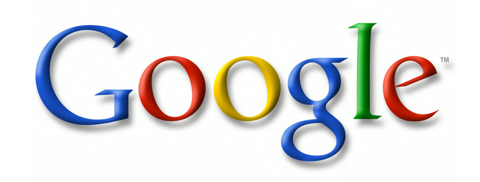
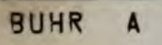
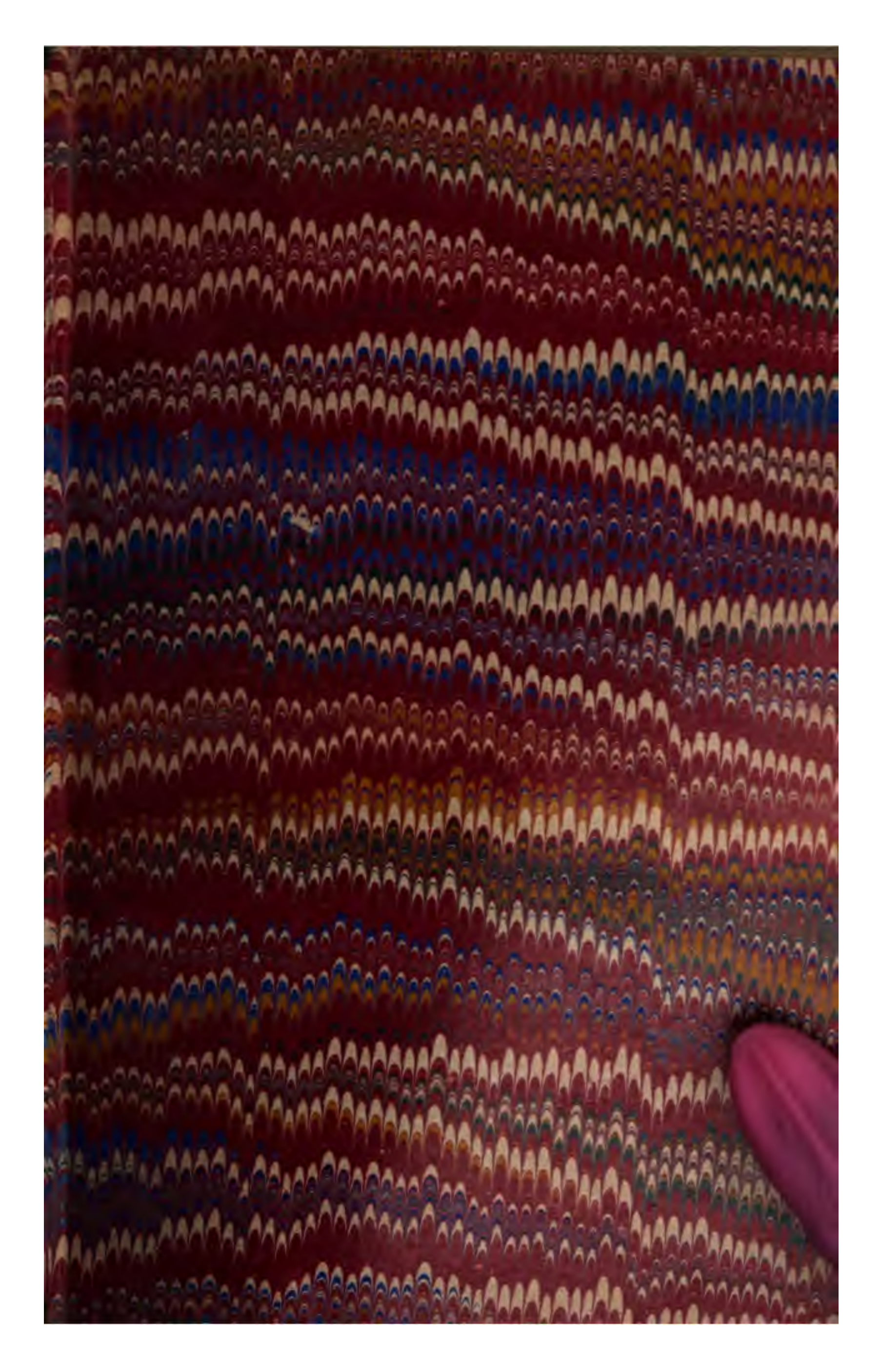



BUHR A

a39015 01813408 3b


LIBRAIRIE
RAYMOND CLAVREUIL
37, RUE ST ANDRÉ DES ARTS
PARIS VIe



Offert par l'auteur
E. Jurien

SOUVENIRS

D'UN AMIRAL

PARIS. — IMPRIMERIE DE CH. LAHURE ET Cie
Rues de Fleurus, 9, et de l'Ouest, 21

SOUVENIRS

D'UN AMIRAL

PAR LE CONTRE-AMIRAL

JURIEN DE LA GRAVIÈRE, Jean Pierre Edmond

TOME PREMIER

PARIS

LIBRAIRIE DE L. HACHETTE ET Cie

RUE PIERRE-SARRAZIN, N° 14

1860

PRÉFACE.

Ce n'est pas dans la bravoure innée de nos soldats, dans la perfection de leurs armes, dans la vigueur de notre organisation militaire, ce n'est pas même dans l'habileté de nos généraux qu'il faut chercher la véritable force de notre armée : cette force réside avant tout dans la puissance des traditions qui donnent à nos troupes un incontestable ascendant sur les autres armées de l'Europe. Notre marine est loin de posséder le même avantage : si elle a le légitime orgueil de sa valeur présente, elle ignore ce qu'elle pourrait puiser

de confiance dans une histoire dont elle ne connaît que trop bien les malheurs. Les fastes des vingt années de guerre dont la Révolution avait donné le signal sont remplis de tristes et féconds enseignements que nous avons mis à profit. L'organisation actuelle de la flotte est le fruit de ces leçons. Il ne reste plus aujourd'hui qu'à réconcilier notre jeune marine avec ses ancêtres et à lui montrer qu'à côté des grands événements qui tournèrent contre nous, il s'accomplit une foule de faits d'armes dont nous pouvons invoquer les souvenirs à notre avantage. Les combats isolés ont rarement assez d'importance pour avoir leur place marquée dans l'histoire, mais ce sont-là précisément les légendes héroïques dont nos pères se plaisaient à bercer notre jeunesse; c'est la tradition orale à côté des fastes écrits. Ces chroniques familières où respire bien mieux que dans les documents officiels le véritable esprit d'une époque, survivaient, il y a quelques années à peine, dans la mémoire de nombreux officiers. Il est à craindre qu'elles ne s'évanouissent sans laisser de traces, si quelque main pieuse ne s'empresse de les recueillir. Ce serait, je le dis hardiment, une

perte regrettable. Les officiers que nous avons remplacés n'avaient point sans doute l'esprit organisateur qui s'est depuis la paix de 1815 développé parmi nous : ils avaient des vertus militaires auxquelles nous ne rendrons jamais assez hommage. Pour chercher dans l'histoire de notre marine des modèles d'intrépidité, de pur et noble patriotisme, on n'a point à rétrograder jusqu'aux temps de la vieille monarchie; on n'a qu'à se reporter d'un demi-siècle en arrière. On rencontrera au milieu de circonstances faites pour glacer les cœurs les plus valeureux, des hommes dont la place est marquée entre celle des Ducouédic et celle des Duguay-Trouin. Je ne conseillerais pas assurément de prendre exemple sur la naïve confiance avec laquelle nos pères en ces temps désastreux se présentaient à l'ennemi, n'attendant la victoire que de leur courage et négligeant trop ce qui pouvait la préparer; mais je crois qu'on ne saurait mieux faire que de s'inspirer de l'ardeur chevaleresque qui les animait. J'ajouterai même que, comme marins, ces officiers avaient des qualités auxquelles pour ma part j'ai souvent porté envie. Apprendre ce qu'ils ont fait n'est donc point

inutile, apprendre comment ils ont été conduits à le faire me paraît plus profitable encore.

J'ai trouvé dans des souvenirs qui me sont précieux à plus d'un titre, les éléments d'un travail qui eût pu donner une idée de cette histoire intime dont je déplorais tout à l'heure l'absence; j'ai préféré, m'appuyant sur un récit réel, entrer dans des détails que la chronique même aurait dû négliger, et faire connaître avant tout le rude noviciat par lequel ont passé la plupart des capitaines qui ont joué un rôle important dans la guerre de 1793 et dans celle de 1803. Pour offrir de cet apprentissage un tableau plus exact, j'ai pensé qu'il fallait laisser la parole à l'officier qu'une destinée laborieuse devait faire arriver de degré en degré, de campagne en campagne, jusqu'aux premiers emplois de son arme. J'ose espérer qu'on ne cherchera pas en vain dans les pages qu'on va lire les motifs d'une sincère estime pour le passé de la marine française, d'une généreuse et vaillante confiance en son avenir. L'époque dont j'ai voulu esquisser à grands traits la physionomie compte encore en France plus d'un contemporain. C'est à ces glorieux survivants d'un autre âge qu'il

appartient de dire si j'ai tracé un portrait idéal ou fidèle des marins avec lesquels ils ont combattu, si l'officier, fils patient de ses œuvres, dont j'ai osé emprunter la voix, qui avait vu les malheurs d'une période néfaste sans en être resté découragé, qui ne reconnut jamais, dans les temps les plus difficiles, d'autre guide que l'amour désintéressé de la patrie, ne leur rappelle pas toute une pléiade d'héroïques capitaines, devenus, après la dispersion des compagnons de d'Estaing et de Suffren, la consolation de la République, l'espoir et l'orgueil de l'Empire.

On ne trouvera pas dans ces deux volumes, j'en préviens de nouveau le lecteur, ce qu'on est convenu d'appeler des *mémoires*. On y trouvera moins encore un *roman*. Tous les faits retracés l'ont été avec la plus scrupuleuse exactitude. Si quelques personnages, si quelques navires même d'une notoriété trop éclatante se cachent obstinément sous le voile du pseudonyme, c'est qu'il m'a semblé que j'imprimerais plus sensiblement ainsi à cette œuvre le caractère que je voulais lui donner : celui d'un apologue maritime. Qu'il me soit permis de travestir un instant la pensée du

critique romain, et je ferai, je l'espère, parfaitement comprendre la mienne. J'ai écrit *les Souvenirs d'un Amiral*, bien moins pour sauver de l'oubli une chère mémoire, que pour donner la sanction d'une longue expérience à des opinions dont j'ai depuis longtemps accepté l'héritage, et dont le triomphe ne me paraît point indifférent à l'avenir de notre marine. J'ai écrit, en un mot, (j'ose avouer cette prétention) pour rassembler des preuves plutôt que pour raconter des faits.

SOUVENIRS
D'UN AMIRAL.

CHAPITRE I.

La première campagne d'un aspirant volontaire sous le règne de Louis XVI.

Je ne semblais point destiné à servir sur les vaisseaux du roi. Ma famille, de vieille bourgeoisie, jouissait depuis longtemps d'une honorable aisance. Elle habitait une de ces provinces de l'intérieur où jamais le *flot de mars*[1] ne s'était fait sentir, et qui n'avait rien à démêler avec les institutions

1. On sait que les anciennes lois qui régissaient l'inscription maritime étendaient les obligations de ce régime exceptionnel non-seulement jusqu'aux embouchures des fleuves, mais jusqu'aux limites extrêmes où les marées d'équinoxe, les plus fortes de l'année, produisent deux fois l'an une élévation dans le niveau des eaux.

de Colbert. Quelques années avant la Révolution, mon père éprouva des revers de fortune qui le décidèrent à solliciter une place dans l'administration de la marine. De tous les biens qu'il avait possédés, il ne lui restait plus que les noms de diverses petites fermes par lesquels il continua, suivant un usage assez général alors, de distinguer ses nombreux enfants, réservant pour l'aîné seul le simple nom de la famille. C'est ainsi que j'ai successivement porté pour ma part le nom de deux propriétés qui avaient cessé de nous appartenir. Dans cette triste situation, mon père se trouva fort heureux d'être attaché au port de Rochefort en qualité de commis aux appointements de douze cents francs. C'est avec une aussi modique ressource qu'il dut songer à élever sa nombreuse famille, qui se composait alors de six garçons et une fille. Bien que notre détresse fût déjà très-grande, cela n'empêcha pas ma mère de donner le jour à un huitième enfant, c'est-à-dire à une seconde fille. L'arrivée de la nouvelle venue en ce monde fut accueillie avec joie; mais la santé de ma mère ne lui permettant pas de donner à sa fille les premiers soins, il fallut avoir recours à une nourrice de la campagne. Ce surcroît de charge nous imposa l'obligation d'apporter dans les dépenses de la maison une extrême économie. Ma mère, qui n'avait connu jusqu'alors que les jouissances d'un tranquille bien-être, eut non-seulement le cou-

rage de se condamner à toute espèce de privations, mais encore de travailler jour et nuit à l'entretien des vêtements de ses enfants. Mon père, de son côté, voulut se dévouer à notre instruction. Chaque soir, des leçons, qu'il savait varier suivant notre âge et nos aptitudes, développèrent les dispositions de chacun de nous. C'est peut-être à cette éducation domestique, la seule que sa position de fortune lui permît de nous donner, qu'il faut attribuer la satisfaction que lui ont toujours causée ses enfants. Jamais aucun d'eux n'a eu à se reprocher une action répréhensible.

Le mérite personnel de mon père, son exactitude à remplir ses devoirs et la constante dignité de sa conduite ne tardèrent pas à lui concilier l'intérêt de ses supérieurs. Son fils aîné fut admis dans les bureaux du port aux appointements de quatre cents francs; le second fut embarqué en qualité de pilotin. Nos ressources étaient notablement augmentées. Mon troisième frère continuait ses études au collége de notre ville natale : ma grand'mère et une de nos tantes s'étaient chargées de pourvoir aux frais de son éducation; de rapides progrès lui permirent de venir bientôt se joindre à nous, et dès son arrivée à Rochefort, il fut employé dans les bureaux de la marine avec un traitement de trois cents francs. Le travail et une sévère économie éloignèrent peu à peu la gêne de notre intérieur. Tout était en commun entre nous : moi-même, j'apportais à la masse

les dix francs de solde qui m'étaient alloués en qualité de mousse attaché à l'atelier de la garniture. Je profitais en outre des leçons d'hydrographie et de dessin qui étaient données gratuitement tous les matins aux enfants de la ville.

Nous commencions à être heureux lorsqu'en 1786 une affreuse épidémie vint jeter le deuil dans la ville de Rochefort. Le frère qui venait immédiatement après moi en fut atteint et succomba au bout de quelques jours. Ma plus jeune sœur éprouva le même sort. En supputant les dates, nous reconnûmes avec la plus profonde douleur qu'un de mes frères, le second de la famille, qui était embarqué sur la flûte *le Rhône* en qualité de volontaire, et qui était à la veille d'obtenir le grade de sous-lieutenant, était mort d'une maladie de langueur à peu près à la même époque. La mort de ce frère qui donnait les plus belles espérances fut attribuée à la rude profession qu'il avait embrassée. Mon père en conçut de fortes préventions contre la marine; il ne voulait plus qu'aucun de ses enfants entrât dans cette fatale carrière, et il ne fallut rien moins que ma persévérance, je dirai même mon opiniâtreté, pour changer ses résolutions. Après une longue résistance, on finit par consentir à mon embarquement en qualité de pilotin sur la corvette du roi *la Favorite*, qui devait aller rejoindre l'escadre d'évolutions que l'on réunissait en ce moment à Brest. J'étais d'une con-

stitution si chétive, que sans la protection du lieutenant en pied de cette corvette, ami particulier de ma famille, j'aurais vainement sollicité l'honneur de faire partie de son équipage.

La Favorite portait vingt canons du calibre de 8. Sa carène présentait des formes favorables à la marche, ses œuvres mortes étaient peu élevées au-dessus de l'eau, mais le gréement était lourd et mal tenu. Nous étions à peine en mer que des vents contraires soufflèrent avec force. Le régime du bord ne s'accordait sans doute pas avec ma frêle santé; je tombai malade pendant la traversée, et il fallut m'envoyer à l'hôpital dès notre arrivée à Brest. Le vif chagrin que j'en éprouvai aggrava mon indisposition. Je reçus des sœurs hospitalières des soins si empressés et si touchants, que mon rétablissement fut plus prompt qu'on n'aurait pu raisonnablement l'espérer. En moins d'un mois, je fus en état de m'embarquer sur le brick *le Héros*, qui faisait habituellement les transports de Brest à Rochefort. J'avais été chaudement recommandé au sous-lieutenant qui nous servait de capitaine. Soit que ma physionomie lui déplût, ou qu'il fît peu de cas des recommandations de mes protecteurs, nous n'étions pas en dehors du goulet, qu'il me signifia l'ordre de rester sur le gaillard d'avant. Aucune place ne me fut assignée pour me coucher; on ne me donna pas même la ration qui me revenait comme passager. Je

serais probablement mort de faim, si un jeune officier n'avait eu pitié de moi, et si quelques matelots, plus humains que leur capitaine, n'avaient suivi ce généreux exemple. Heureusement la traversée fut courte. Le sixième jour, nous remontâmes la Charente, et nous vînmes prendre le mouillage de Martrou. L'ancre était à peine au fond, que je sollicitais la permission de descendre à terre avec l'officier qui allait rendre compte au commandant de la marine de l'arrivée du bâtiment. J'obtins cette faveur non sans peine, et, me jetant à la hâte dans le canot, je trouvai, grâce à l'exiguïté de ma taille, le moyen de m'y blottir sans gêner personne. Je fus ainsi déposé sur le rivage, à deux lieues environ de Rochefort, avec le sac de toile qui renfermait tout mon petit bagage de matelot. C'était la charge d'un homme et non celle d'un enfant; mais j'avais été habitué de bonne heure à ne trouver d'assistance que dans mon courage et mon industrie. Je me mis donc en route, traînant bravement mes richesses après moi. Avertie de mon retour, mon excellente mère s'était empressée de venir à ma rencontre : elle me trouva tristement assis sur mon sac, accablé de fatigue et inondé de sueur. N'écoutant que son amour maternel, elle voulut prendre sa part du fardeau qui avait épuisé mes forces. Malgré nos efforts réunis, nous serions cependant difficilement sortis d'embarras sans le secours d'un robuste jeune

homme qui, pour un léger salaire, se chargea de faire à lui seul ce que nous étions dans l'impossibilité d'accomplir à nous deux. Mon retour dans la maison paternelle fut un sujet de grande joie pour la famille. Mon père et mes frères ne se lassaient pas de me témoigner le plaisir qu'ils en ressentaient; mais, à les en croire, l'indisposition que j'avais éprouvée dans ce premier essai de la navigation devait me faire renoncer à la carrière de la marine. Je résistai à tous leurs raisonnements, si fondées que ces craintes pussent paraître alors, et je parvins encore une fois à vaincre des préventions inspirées par une trop grande tendresse.

Une ordonnance du roi, en date du 1er janvier 1786, contre-signée par M. de Castries, venait de réorganiser le corps de la marine et de modifier dans plusieurs de ses dispositions essentielles l'ordonnance du 14 septembre 1764, contre-signée par M. le duc de Choiseul. En 1764, le corps de la marine se recrutait exclusivement dans les rangs de la noblesse. Les volontaires gentilshommes pouvaient seuls aspirer à l'honneur de servir en qualité d'officiers sur les vaisseaux du roi. Les jeunes gens de *bonne famille* qui étaient admis, concurremmen avec les jeunes gentilshommes, à naviguer sur les bâtiments de Sa Majesté dans l'emploi de volontaires, n'étaient destinés, ce noviciat expiré, qu'à commander *les bâtiments des particuliers*. En temps de

guerre, Sa Majesté délivrait à un certain nombre de ces capitaines marchands, formés à l'école de la marine royale, des commissions d'officier. L'accès du grand corps n'était définitivement ouvert qu'à ceux qui, pendant l'emploi provisoire que le roi avait daigné faire de leurs services, avaient pu par de *belles actions* mériter cette insigne faveur. M. de Castries effaça la distinction établie par l'ordonnance de 1764 entre les volontaires gentilshommes et ceux qui ne l'étaient pas. Les fils de « sous-lieutenants de vaisseau ou de port, de négociants en gros, d'armateurs, de capitaines marchands, et de gens vivant noblement, » purent briguer, après six ans de service dans l'emploi de volontaire, le grade de sous-lieutenant de vaisseau. Les volontaires remplissaient à bord des bâtiments du roi les mêmes fonctions que les élèves de la marine; ils vivaient à la même table et portaient le même uniforme. Placés sous la police immédiate des majors ou premiers lieutenants, ils étaient subordonnés au maître d'équipage, au maître pilote et au maître canonnier. Après six ans de navigation, s'ils préféraient la carrière de la marine marchande à celle de la marine royale, ils pouvaient être reçus capitaines au long cours à l'âge de vingt-trois ans, le roi ayant daigné déroger en leur faveur aux règlements d'après lesquels ce brevet ne pouvait être obtenu avant l'âge de vingt-cinq ans.

Le frère que j'avais perdu était sur le point de profiter du bénéfice de ces dispositions libérales : une mort prématurée avait brisé les espérances que nous fondions sur son avenir; j'avais l'ambition de remplacer ce frère si regretté, et la pensée de faire un jour partie d'un corps qui, depuis le règne de Louis XIV, était considéré comme le premier corps militaire du royaume, excitait vivement mon amour-propre; mais, pour être inscrit sur les registres des volontaires, il fallait seize ans accomplis, il fallait avoir navigué douze mois au moins sur les bâtiments du roi ou du commerce. Les jeunes gens qui, comme moi, n'avaient pas encore l'âge ou le temps de navigation exigé, n'étaient admis que provisoirement au service sous le titre d'*aspirants volontaires*.

Grâce à la protection du commandant du port, je fus embarqué en cette qualité, à l'âge de quatorze ans et demi, le 3 novembre 1787, sur la petite frégate *la Reconnaissance*. Cette frégate, qui était armée de vingt-six canons du calibre de 8, avait été donnée à la France par les Américains. C'était un bâtiment de construction très-soignée. Les formes en étaient gracieuses, les emménagements fort bien entendus. La dunette qui servait de logement au capitaine était parfaitement dissimulée. Le faux-pont et la batterie avaient partout une hauteur suffisante. La tenue du bâtiment n'était guère en har-

monie par malheur avec ces élégants dehors. Tout était à bord dans le plus grand désordre; le branle-bas ne se faisait que dans la batterie; on ne s'occupait jamais du faux-pont, où les hamacs demeuraient constamment suspendus. Cette insouciance se manifestait dans toutes les parties du service. On ne faisait ni exercices d'artillerie ni exercices de manœuvre. Aussi l'équipage était-il fort ignorant, et cependant la frégate, avant son départ, venait de passer près de six mois sur les vases de la Charente, en face du port des Barques. Il ne faut pas croire que ce qui se passait à bord de *la Reconnaissance* fût une exception. C'est là qu'en était généralement, pour les soins donnés à l'instruction du personnel et à l'organisation intérieure du navire, cette belle marine qui venait de balancer la fortune de l'Angleterre dans les mers des Antilles et de l'Inde. Les Anglais heureusement n'étaient pas, sur ce point, plus avancés que nous. Après les premières années des grandes guerres de la République, ils comprirent les vices d'un pareil système, et s'occupèrent de les réformer. Nous restâmes stationnaires. Aussi les résultats de la nouvelle lutte furent-ils bien différents de ce qu'ils avaient été à l'époque où la négligence dans les deux marines était la même.

Le temps que nous eussions pu consacrer à l'instruction militaire de nos jeunes marins ne se passait pas toutefois dans un *far-niente* complet. On

l'employait à faire de magnifiques parties de barres, où nous apportions le même entrain que les *midshipmen* anglais dans leurs parties de *cricket*. La plaine qui avoisine l'île Madame était le théâtre de nos joutes d'agilité. L'équipage était divisé en deux camps, et chacun faisait ses efforts pour assurer le triomphe de son parti. Les succès étaient annoncés par des coups de pierriers ou par des roulements de tambour. Ces distractions étaient considérées comme le meilleur moyen d'entretenir la santé des équipages, et en effet elles n'auraient point été un mauvais emploi de nos loisirs, si l'on eût su y mêler quelques occupations plus sérieuses. Tout le monde, sans distinction de grades, se rangeait dans un camp ou dans l'autre. La familiarité inséparable d'un jeu dont l'émulation est l'essence n'altéra cependant pas la discipline, et les subordonnés n'en furent pas, durant la campagne, moins respectueux envers leurs supérieurs.

Nul n'admire plus que moi les progrès remarquables que notre marine a réalisés depuis un quart de siècle; mais peut-être, en voulant éviter les fautes des anciens temps, est-on tombé dans une exagération contraire. A un relâchement absolu on a fait succéder des habitudes de service si froides, si compassées, si perpétuellement méthodiques, que l'ennui et le dégoût sont devenus les hôtes de nos casernes flottantes. L'emploi de chaque instant y a

été réglé avec l'uniformité la plus désespérante d'un bout de l'année à l'autre. Les exercices ne sont point une diversion à cette existence monotone, parce qu'ils sont répétés avec une régularité routinière, sans un but bien défini et sans espoir d'en voir jamais le terme. Les officiers, distraits par les plaisirs qu'ils vont chercher à terre ou par les occupations studieuses qu'ils savent se créer à bord, ne s'aperçoivent pas de la nostalgie qui envahit les équipages confiés à leurs soins. Ils s'étonnent de l'éloignement que des hommes bien nourris, bien vêtus, bien payés, soumis à une discipline indulgente, manifestent pour le service des bâtiments de guerre. Ils ne voient point que ce service est surtout odieux au matelot parce qu'il n'a jamais rien d'imprévu, qu'il lui demande tous les jours exactement la même chose, et que, s'il lui épargne les fatigues de la navigation marchande, il le laisse pour ainsi dire périr de langueur. Aussi tout ce qui arrache nos marins à cette atonie est-il accueilli par eux avec empressement. Les joutes de canots, les séances solennelles d'escrime, les manœuvres d'infanterie, sont des distractions qui ont bien leur mérite, mais qui ne valent pas encore, suivant moi, les belles parties de barres auxquelles l'équipage et l'état-major de *la Reconnaissance* se livraient avec tant d'ardeur.

Dans les premiers jours du mois d'avril 1788, *la*

Reconnaissance reçut les derniers ordres qu'elle attendait pour mettre sous voile. Notre mission n'était pas sans intérêt. Nous devions visiter les divers établissements que la France possédait sur les côtes occidentales d'Afrique, et y déposer des troupes destinées à en renforcer les garnisons. Les incidents de ce voyage furent assez pénibles et assez multipliés pour décourager la vocation la plus robuste. Ils peuvent donner une idée du désordre qui régnait à cette époque sur les frégates du roi. Un de ces incidents faillit me coûter la vie. Nous avions jeté l'ancre, à l'entrée de la nuit, devant Portandic, le premier des comptoirs où nos bâtiments de commerce faisaient avec les Maures la traite de la gomme, quelquefois aussi, mais plus rarement, la traite des esclaves. Au point du jour, le vent s'éleva, et la mer grossit subitement d'une façon inquiétante. Le commandant prit le parti d'appareiller. Nous éprouvions des tangages extrêmement violents, et il importait de ne lever l'ancre qu'avec de grandes précautions. On montra malheureusement en cette occasion l'incurie dont j'avais eu déjà tant de preuves depuis mon embarquement sur la frégate. Au moment de déraper, il fallut appeler sur le pont une grande partie des hommes qui étaient au cabestan, afin de border les huniers et de hisser les focs. A la suite d'un violent coup de tangage, les barres du cabestan, qu'on avait négligé de lier ensemble par la

corde qui entoure d'ordinaire cette espèce de manége, furent lancées de tous côtés en vertu de la force centrifuge. Plus de vingt personnes furent tuées ou blessées très-grièvement. Je fus moi-même rudement frappé par le capitaine d'armes, qui, atteint par le bout d'une barre, se mit à pirouetter, les bras écartés, et me lança sans connaissance sur la culasse d'un canon. Les soins qui me furent donnés me rétablirent promptement, mais j'avais reçu là une leçon que je n'oubliai de ma vie : il faut bien payer son éducation.

En quittant ce funeste mouillage, nous suivîmes la côte d'Afrique, nous arrêtant d'abord à Saint-Louis et dans l'île de Gorée, où nous débarquâmes sans encombre des troupes destinées à fortifier nos garnisons coloniales. La frégate se dirigea ensuite vers les établissements hollandais d'Axim et d'El-Mina, qui méritaient à plus d'un titre de fixer notre attention. Le fort d'El-Mina, armé de cent pièces de canon, était le chef-lieu des nombreux comptoirs que les Hollandais possédaient alors dans cette partie du monde. La population d'El-Mina se composait presque entièrement de noirs. Les cases y étaient nombreuses, mais peu commodes, et plutôt faites pour loger des abeilles que des hommes. La compagnie hollandaise avait créé, à quelque distance du fort, un immense jardin dans lequel, avec ce génie de l'horticulture particulier à la race batave,

elle avait creusé de vastes bassins destinés à conserver les eaux pluviales et à faciliter ainsi en tout temps l'arrosage. La puissance de végétation dont ce jardin offrait le spectacle était pour nous un perpétuel sujet d'étonnement. Des orangers, plantés de manière à former de longues avenues, y avaient acquis une élévation qu'on pouvait comparer à celle de nos arbres de haute futaie. Le jardin d'El-Mina, presque négligé quand nous le visitâmes, suffisait à donner une idée des produits que pourrait fournir une terre à laquelle il ne manque que des bras pour la mettre en culture.

Au moment où nous allions quitter le mouillage d'El-Mina, nous fûmes joints par un navire de commerce français chargé de vivres destinés à ravitailler *la Reconnaissance*. Le transbordement de ces vivres eut lieu pendant que nous étions à l'ancre. Cette circonstance donna aux agents préposés pour les recevoir la facilité d'en détourner une portion considérable, qu'ils vendirent à terre, ou laissèrent à bord du bâtiment qui les avait apportés, fraude odieuse qui devait nous condamner bientôt aux plus terribles privations.

A quelques lieues du fort d'El-Mina et dans la même baie, les Anglais avaient élevé une forteresse non moins considérable, connue sous le nom d'établissement du *Cap-Coast*. Cette forteresse était leur chef-lieu militaire. Annamabou, situé dix milles

plus à l'est, était leur grand marché d'esclaves. C'est là que la puissante tribu des Ashantis, ainsi que les Fantis, leurs alliés et courtiers, qui occupaient la côte, dirigeaient les nombreux captifs qu'ils allaient enlever dans le pays des Chambas. Ces esclaves étaient fort recherchés, car les Chambas sont un peuple agriculteur, doux, traitable et inoffensif; mais, à défaut de prisonniers faits chez ces voisins timides, les Fantis et les Ashantis vendaient aux négriers leurs propres compatriotes. Les prétextes ne leur manquaient jamais pour trouver des esclaves, et quand les criminels se faisaient rares, le frère amenait son frère au marché la chaîne au cou; le père de famille y traînait ses enfants. Les Fantis et les Ashantis, qu'on pouvait à la rigueur considérer comme une seule et même nation, étaient d'un noir de jais, musculeux, marqués de trois incisions verticales à chaque tempe et sur le derrière du cou. Leur humeur sournoise et chagrine inquiétait fort les capitaines négriers. Si quelque révolte éclatait à bord, c'était toujours à ces esclaves turbulents qu'il fallait s'en prendre. Heureusement les Chambas, que les Fantis et les Ashantis affectaient de dédaigner, les haïssaient cordialement de leur côté. Dans la plupart des soulèvements, les Chambas restaient neutres ou faisaient cause commune avec l'équipage du navire pour comprimer la révolte.

Privés du commerce des esclaves, les nègres d'Annamabou et du Cap-Coast se sont, depuis l'époque où je visitai l'Afrique, adonnés, comme ceux d'El-Mina, au commerce de l'huile de palme et de la poudre d'or. La population noire d'Annamabou compte encore aujourd'hui trois ou quatre mille âmes. La tribu des Ashantis est devenue la plus redoutable tribu de la côte occidentale d'Afrique, et serait sans rivale si l'empire despotique du roi de Dahomey, après s'être étendu jusqu'au golfe de Benin, n'eût grandi plus rapidement encore que cette république fédérative.

Le mouillage d'Amokou, rade foraine près de laquelle la France venait de fonder un comptoir, fut marqué pour moi, comme celui de Portandic, par un de ces malheurs qui servent à l'instruction du marin. J'appris à n'aborder qu'avec une extrême circonspection les côtes que bat en brèche la houle de l'Atlantique. Le grand canot de la frégate s'approcha sans les précautions nécessaires de la plage: une lame l'enveloppa, et il disparut à l'instant. On parvint à sauver une partie de l'équipage; mais deux de nos meilleurs matelots, qui nageaient cependant parfaitement, furent ensevelis dans les sables que la mer, lorsqu'elle déferle avec violence, soulève et roule sur le rivage.

Peu de jours après cet accident, nous appareillâmes d'Amokou pour continuer notre campagne. Ne

perdant presque jamais la côte de vue, nous laissâmes successivement tomber l'ancre devant les différents comptoirs anglais, hollandais, danois, portugais, qui se trouvaient sur notre route. Des pirogues chargées de fruits, de volailles et d'oiseaux, venaient sans cesse à bord échanger leur cargaison contre de vieilles hardes, des bouteilles vides, du tabac ou des pipes. Nous pûmes ainsi remplir à peu de frais nos cages, et nous assurer pour quelque temps une nourriture plus saine et plus abondante. Devant Acra surtout, situé à vingt-cinq lieues environ à l'est du fort d'El-Mina, dans cette baie où les Anglais possédaient le fort James, les Hollandais le fort de Crève-Cœur, les Danois Christianborg, on se montra si empressé aux échanges, que plusieurs poules étaient offertes pour un objet de la plus mince valeur. Le nombre des perroquets gris à queue rouge, des perruches-moineaux à tête écarlate, s'accroissait tous les jours à bord, et cette cohue babillarde, qui semblait avoir pris possession de l'entre-pont et de la batterie, ne contribuait pas peu à donner à notre frégate une parfaite ressemblance avec l'arche de Noé. Nous atteignîmes enfin dans les premiers jours de juillet le golfe de Benin, et nous jetâmes l'ancre devant Whydah, entre l'embouchure de la Volta, distante de Whydah d'une vingtaine de lieues, et les rivières qui viennent se décharger à travers de vastes marécages à Lagos.

Whydah était le terme de l'exploration qui nous avait été prescrite. Pendant les vingt-trois jours que nous passâmes à ce triste mouillage, la mer fut toujours grosse et la barre tellement forte, que les premières pirogues qui tentèrent de la franchir *firent gribou*, c'est-à-dire furent renversées de l'avant à l'arrière : *chavirer* est un accident plus commun, qui consiste à verser sur le côté. Le premier pilote de la frégate, qui s'était embarqué dans une de ces pirogues, eut la cuisse cassée. Cet exemple nous fit sentir la nécessité d'attendre un temps plus propice pour descendre à terre, et ce ne fut que le huitième jour après notre arrivée que nous pûmes communiquer avec l'établissement français de Whydah, situé à un mille et demi du rivage. Débarqués sains et saufs sur la plage, nous eûmes d'abord à faire près d'un quart de mille dans un sable mouvant; puis il nous fallut traverser à gué la lagune avant d'arriver à notre comptoir, séparé par une portée de fusil à peine des comptoirs appartenant aux Anglais et aux Portugais. Le pavillon de ces deux puissances y flottait, ainsi que le nôtre, sous la protection ou plutôt sous la tutelle du roi de Dahomey, dont les États, fort étendus déjà, s'augmentaient chaque jour de nouvelles conquêtes. La traite des nègres était la branche la plus lucrative du commerce que faisait ce prince avec les Européens; la poudre d'or, l'ivoire et la cire ne donnaient lieu qu'à d'insigni-

fiants échanges, tandis que la vente des esclaves attirait chaque année devant Whydah un assez grand nombre de navires.

Nous nous éloignâmes sans regret d'une rade qui nous offrait, chaque fois que nous voulions descendre à terre, un double péril à courir : celui de nous noyer et celui de servir de pâture aux requins. En partant de Whydah, il ne nous restait plus qu'à nous rendre à l'île du Prince, possession portugaise d'où nous devions, après quelques jours de repos, faire voile pour France. On craignait que les courants qui règnent sur cette côte ne nous entraînassent dans le golfe de Biafra, d'où nous aurions, disait-on, beaucoup de peine à sortir. On dirigea donc la frégate de manière à prévenir ce danger un peu imaginaire, et la première terre que nous aperçûmes fut l'île d'Annobon, qui est fort élevée et boisée jusqu'à son sommet. Annobon est à soixante-sept lieues de l'île du Prince, mais dans le sud-sud-ouest, et par conséquent au vent de cette dernière île. Le chemin que nous avions fait inutilement n'allongea donc notre traversée que de quelques jours. Aux approches de l'île du Prince, le temps se mit à l'orage. Ce fut à la lueur des éclairs que nous découvrîmes le rocher du Diamant, qui marque l'entrée du port de Santo Antonio. La pluie tombait par torrents, et nous masquait presque complétement la vue de la côte. Nous continuâmes néanmoins

à courir vers la terre pour la bien reconnaître, et vînmes prendre mouillage vers le fond de la baie.

Santo Antonio était presque une cité européenne pour des gens qui venaient de Whydah. La population de cette ville comptait alors près de dix mille âmes : elle se composait de quelques Portugais, de nègres, et surtout de métis indigènes. Les habitudes sociales n'établissaient pas d'ailleurs de distinctions bien marquées entre les trois races. Les noirs qui n'étaient pas esclaves jouissaient des mêmes prérogatives que les autres habitants. Ce n'est qu'à Santo Antonio que j'ai rencontré des prêtres noirs, qui m'ont paru, je dois le dire, fort jaloux de leurs droits. Chaque fois qu'un Européen se trouvait sur leur passage, ces prêtres ne manquaient pas, suivant la coutume portugaise, de lui présenter leur main à baiser. Une pareille exigence pouvait sembler singulière à des Français; les recommandations qui furent faites à ceux de nos marins qui obtinrent l'autorisation de descendre à terre prévinrent tout scandale. Les plus délicats et les plus railleurs se soumirent, ou évitèrent des rencontres qui ne pouvaient être que fort désagréables. La nation portugaise est peut-être de toutes les nations européennes celle à laquelle les préjugés de race sont le plus étrangers. C'est aussi la seule qui ait su rendre la condition de l'esclave supportable. Dans les colonies qu'elle a fondées, on rencontre plutôt

le spectacle de la vie patriarcale que celui d'une exploitation. Les nègres y font partie de la famille du maître, et l'on n'exige d'eux qu'un travail modéré.

Le port dans lequel nous avions jeté l'ancre est le meilleur point de relâche que l'on puisse trouver sur la côte d'Afrique. Il est si bien fermé, que l'on peut y stationner dans toutes les saisons sans être exposé à aucun danger. On n'y éprouve jamais la moindre houle, et l'on peut entreprendre à Santo Antonio les réparations les plus importantes. A cet avantage il faut joindre celui, non moins appréciable, de pouvoir s'approvisionner avec la plus grande facilité d'une eau pure et limpide qui ne se corrompt jamais. Située sous l'équateur, l'île du Prince eût pu devenir, à l'époque surtout où je la visitai, une colonie des plus importantes. Tombée sous le régime indolent des Portugais, elle ne tirait aucun parti des nombreux éléments de richesse qu'elle renferme. La seule source de revenu, suffisante d'ailleurs pour subvenir aux dépenses locales, était le droit d'ancrage imposé aux bâtiments négriers qui, après avoir complété leur chargement sur la côte d'Afrique, venaient à Santo Antonio chercher des rafraîchissements et y mettre à terre pendant quelques jours leur cargaison d'esclaves pour les préparer à supporter les fatigues du voyage aux Antilles ou aux îles Sous-le-Vent. Aujourd'hui

l'île du Prince offrirait encore, en cas de guerre maritime, une position militaire d'un très-grand intérêt. On pourrait de ce poste avancé expédier des croiseurs qui commanderaient la grande route de l'Inde, et trouveraient dans le port de Santo Antonio un excellent lieu de recel pour leurs prises.

Lorsque nous eûmes renouvelé notre provision d'eau et embarqué quelques vivres frais, nous songeâmes à reprendre le chemin de la France. Les ordres qu'avait reçus notre commandant à son départ lui prescrivaient de ramener la frégate au port de Brest, où l'on devait en effectuer le désarmement. Nous éprouvâmes des calmes sous la ligne, et après le calme, des vents de nord. Ces contrariétés allongèrent singulièrement notre traversée. Dans les parages des Açores, j'eus encore un exemple d'un de ces accidents de la vie maritime qu'une manœuvre inhabile transforme aisément en d'irréparables malheurs. Un de nos matelots était tombé à la mer. Fort heureusement pour lui, il nageait comme un poisson. Il semblait naturel d'envoyer un canot à son secours; faute d'avoir su prendre à temps ce dernier parti, nous pûmes craindre que le pauvre diable ne fût victime de l'incertitude de nos résolutions. Déjà les personnes placées sur le pont l'avaient perdu de vue. La bouée de sauvetage avait été détachée au moment même de l'accident et filée à la mer avec la ligne de sonde qui y était fixée. La

longueur de cette ligne devenant insuffisante, on y joignit les drisses de bonnettes, les drisses même des huniers. Tout était inutile. La dérive de la frégate entraînait la bouée que nous voulions laisser derrière nous, et le nageur faisait de vains efforts pour l'atteindre. Du reste, le désordre à bord était complet. On jetait à l'eau tout ce qui se trouvait sous la main, les bailles à drisses, les cages à poules, les bancs de quart, en un mot tout ce qui pouvait flotter. On ne s'avisa enfin d'expédier une embarcation que lorsqu'on perdit tout espoir. On mit dans ce canot une boussole, et du haut des mâts de la frégate on indiqua au patron le point de l'horizon vers lequel il devait se diriger. L'homme fut sauvé; mais au moment où l'embarcation arriva près de lui, les forces de ce malheureux étaient épuisées : quelques minutes encore, il allait disparaître.

Lorsque nous nous présentâmes à l'est du golfe de Gascogne, nous étions à la veille de manquer de vivres par suite de l'odieux détournement commis sur la rade d'El-Mina. Nous avions cependant rencontré déjà deux bâtiments qui avaient bien voulu venir à notre aide, l'un français, parti du Havre et allant aux Antilles, l'autre anglais, se rendant à la Jamaïque. Tous deux nous avaient donné toutes les provisions dont ils pouvaient disposer sans compromettre leur voyage. Les équipages de ces navires étaient si peu nombreux, qu'un mois de leurs vivres

n'était qu'une ressource insignifiante pour nous, qui comptions environ deux cent-cinquante hommes. La ration, depuis plusieurs jours, n'était plus que de huit onces de pain ou de biscuit. Il fallut successivement la réduire à six, à quatre, enfin à deux onces. On était au mois de novembre : le froid était extrême, et les vents, toujours contraires, nous menaçaient des horreurs de la famine. Chacun de nous cherchait tous les moyens imaginables d'assouvir ou de tromper sa faim. Pour moi, je poursuivais dans les haubans de la frégate les oiseaux jetés au large par le vent. Mon agilité m'était en ces tristes conjonctures d'un grand secours; je réussis à faire quelques bonnes captures. Quand après plusieurs heures de poursuite j'avais enfin saisi quelque oiseau, j'étais si affamé que je ne prenais pas le temps de le plumer : je le présentais au feu de la cuisine, qui le plumait et le cuisait tout à la fois.

Nous n'approchions des côtes de France qu'avec une extrême lenteur. Aussi ne cessions-nous d'explorer l'horizon dans l'espoir d'y voir apparaître quelque bâtiment qui pût nous assister dans notre détresse. Une galiote hollandaise fut enfin signalée; nous lui donnâmes la chasse et ne tardâmes pas à l'atteindre. Ce bâtiment, parti de Rotterdam, se rendait à la Rochelle. Nous lui prîmes la majeure partie de ses vivres, ne lui en laissant tout juste

que pour un mois. Nos scrupules, si nous en éprouvâmes, furent bien vite étouffés. Nous étions en effet dans la dure nécessité de mettre à contribution les navires moins à plaindre que nous ou de mourir de faim. Cet impôt prélevé sur la pauvre galiote, dont l'équipage ne se composait que de sept hommes, apporta d'ailleurs peu de changement dans notre position. Les forces de nos hommes s'épuisaient; on ne pouvait plus manœuvrer sans appeler tout le monde sur le pont, et souvent on voyait des matelots tomber de faiblesse. Pour les ranimer, on leur donnait alors une cuillerée de vin, dont le commandant possédait encore quelques bouteilles. La neige et le verglas rendaient la manœuvre si pénible, qu'il fallut faire coucher les matelots dans la grande chambre et placer des factionnaires à la porte. Sans cette sage mesure, on eût dû renoncer à brasser les vergues, à augmenter ou à diminuer de voiles. Il eût fallu se laisser aller à la merci du vent. Enfin, après bien des jours d'intolérables souffrances, nous aperçûmes la terre. Notre pilote côtier nous dirigeait de façon à donner dans l'Iroise, lorsqu'on reconnut, mais trop tard, que l'on avait gouverné sous le vent de la passe. Nous dûmes venir *au plus près* et recommencer à louvoyer. Par une fatalité bien extraordinaire, aucun des officiers ne pouvait ce jour-là réussir à faire virer la frégate *vent devant*. Nos évolutions maladroites entraînaient

peu à peu la pauvre *Reconnaissance* vers les écueils qui environnent l'île d'Ouessant. Déjà on pouvait prévoir le moment du naufrage, lorsqu'un coup de vent soudain de nord-est se déclara et nous éloigna de terre mais pour nous mettre en présence d'un autre danger. Il fallut fuir vent arrière et à sec de voiles. La mer devint prodigieusement grosse. La lame augmentait encore notre sillage, qui était de plus de douze nœuds à l'heure. Nous franchîmes en peu de temps l'espace qui sépare la côte de Bretagne de la côte d'Espagne, et la première terre que nous aperçûmes fut le cap Ortegal. A l'approche de ce cap, la force du vent diminua; un pilote vint à bord et conduisit la frégate à la Corogne. Les vents d'est continuant à régner avec force, nous fûmes contraints d'attendre pendant deux mois le moment où le retour en France ne présenterait plus des difficultés insurmontables. Il n'y eut pas jusqu'à ce séjour à la Corogne qui ne faillît nous être funeste. En passant trop brusquement et sans les précautions qu'eût exigées un tel changement de régime de la disette à l'abondance, notre équipage eut à subir de graves indispositions qui vinrent ajouter de nouvelles souffrances à celles qu'il avait déjà éprouvées. On partit cependant sur la foi du premier souffle favorable, mais c'est en vain que l'on comptait sur une traversée exempte des vicissitudes qui avaient signalé le cours de notre campagne. Nous n'étions

pas à vingt lieues de notre point de départ, que les vents changèrent de nouveau. Des grains accompagnés de neige et de grêle ne nous permettaient de porter que peu de voiles. La frégate, n'étant pas appuyée, éprouvait parfois des mouvements de roulis si violents, qu'on pouvait craindre que sa mâture n'y résistât pas. Néanmoins ces nouvelles contrariétés nous semblaient bien légères quand nous les comparions aux épreuves par lesquelles nous venions de passer. Cette fois nous avions des vivres, et nous pouvions attendre patiemment un temps qui nous conduisît au port. Nous luttâmes plusieurs jours contre les vents contraires. Rebutés enfin par tant d'efforts inutiles, nous renonçâmes à gagner le port de Brest, et nous vînmes mouiller sur la rade de l'île d'Aix, d'où la chaloupe et le grand canot furent expédiés à Rochefort. Un grand nombre de personnes obtinrent la permission de profiter du départ de ces embarcations, et j'y fus compris. Quand nous nous présentâmes à l'entrée de la Charente, nous trouvâmes que les glaces interceptaient complétement le passage. Ce ne fut qu'avec beaucoup de peine que nous parvînmes à prendre terre à la hauteur du port des Barques, éloigné de Rochefort d'environ trois lieues. La rivière étant glacée, nous en suivions à pied tous les contours. Pour nous réchauffer, nous marchions très-vite, et les plus robustes ne tardèrent pas à prendre une grande avance

sur les plus faibles. J'étais de ces derniers et je restais en arrière, lorsque le commis aux revues de la frégate me pria de vouloir bien tenir pour un instant un gros sac d'argent qu'il avait à la main. A peine eus-je imprudemment accédé à sa demande, que le fourbe se mit à marcher à grands pas; j'eus beau l'appeler, il fit le sourd. Le froid m'engourdissait les mains, et le poids qu'il me fallait porter m'était doublement incommode. Vingt fois il me vint dans la pensée de jeter là le maudit sac; mais, quoique je ne fusse encore qu'un enfant, je sentis que si je ne remettais pas ce dépôt à celui qui me l'avait confié avec tant de perfidie, on pourrait m'en faire un crime. Je le conservai donc, tout insupportable que me parût pendant une si longue course un pareil fardeau. Nous ne pûmes traverser la rivière sur la glace qu'en face du bâtiment désarmé qui garde l'entrée de l'arsenal. J'allais frapper à la porte de la maison paternelle, lorsque le commis aux revues vint réclamer son sac d'argent. L'impatience de revoir ma famille me fit oublier les reproches que je m'étais promis de lui adresser. Depuis, j'ai réfléchi que cet argent pouvait bien être le produit de quelque connivence dans la vente illicite des vivres dont nous avions été privés à la fin de notre voyage. Le scandaleux déficit qui avait failli avoir des suites si funestes ne manqua pas en effet d'éveiller l'attention des autorités du port. Une enquête eut lieu, et le

commis aux vivres, agent spécialement préposé sur chaque navire au service des subsistances, fut traduit devant un conseil de guerre. Cet employé subalterne fut condamné à deux ans de prison et déclaré indigne de servir sur les bâtiments de Sa Majesté. Ni le commis aux revues ni le lieutenant en pied ne furent mis en cause. On serait moins indulgent aujourd'hui.

Le rude apprentissage auquel je venais d'être soumis n'avait pas diminué mon goût pour la marine. Convaincu désormais que j'obéissais à une vocation bien décidée, mon père ne songea plus qu'à me fournir les moyens de parcourir honorablement cette périlleuse carrière. Il avait quelques amis dans l'expérience desquels il avait la plus entière confiance : il les consulta, et, suivant les idées généralement répandues à cette époque, on lui persuada que, pour devenir un véritable homme de mer, il fallait avoir passé un certain temps à bord des navires du commerce [1]. Un armateur de la Rochelle

1. Était-ce vraiment un préjugé, comme on serait tenté de le croire aujourd'hui? En tout cas, ce préjugé, avant la Révolution, régnait en Angleterre aussi bien qu'en France. « Je fus embarqué, dit Nelson dans l'esquisse qu'il a tracée lui-même des débuts de sa carrière, à bord d'un navire de commerce qui faisait les voyages des Indes occidentales et qui appartenait à la maison Hibbert. Si je ne revins de ce voyage ni plus policé ni plus savant, j'en revins du moins un bon et vrai matelot, plein d'horreur pour la marine royale, et répétant à tout propos ce dicton, en grande vogue alors chez les marins anglais : « C'est sur le gaillard d'ar-

voulut bien promettre de m'embarquer sur le premier navire qu'il expédierait. L'occasion malheureusement ne se fit pas attendre. Une lettre vint annoncer à mon père qu'un navire était en partance pour la côte d'Angola, où on l'envoyait faire la traite des noirs, et qu'une place m'y avait été réservée. Ce départ si précipité m'affligea. Les efforts que je faisais pour dissimuler mon chagrin n'échappèrent pas à mon père, et il fut le premier à me proposer de renoncer à un projet dont l'accomplissement paraissait m'être si pénible; mais la carrière que j'avais choisie n'était guère compatible avec l'excès de sensibilité dont je n'avais pu me défendre. Je le compris, et pour la troisième fois, à l'âge de seize ans, après deux mois à peine de congé, je m'éloignai de la maison paternelle, sinon sans verser quelques larmes, du moins sans laisser soupçonner que le moindre sentiment de découragement eût trouvé place dans mon cœur. Le soir même de mon

« rière qu'on porte l'épaulette; mais c'est sur le gaillard d'avant « qu'on sait son métier. » Il me fallut plusieurs semaines pour me réconcilier avec un navire de guerre.... » C'est un très-mauvais sentiment que cette horreur du service militaire, et, comme on le contracte souvent dans la marine marchande, je comprends qu'on ne se soit point soucié d'assujettir nos jeunes gens à un semblable noviciat. Il n'en faut pas moins avouer que les officiers qui ont fait leur apprentissage sur les navires du commerce, *if they did not improve in their education*, comme dit Nelson, se sont presque toujours montrés *practical seamen*, pour emprunter encore les expressions du grand amiral anglais.

arrivée à la Rochelle, je me rendis à bord du bâtiment, où m'attendaient les épreuves d'un second noviciat, sans lequel mon éducation eût été considérée comme incomplète. Quelques heures après, nous étions sous voiles.

CHAPITRE II.

La traite des noirs sur la côte d'Afrique en 1788.

En 1788, l'Inde et le Canada étaient perdus pour la France. Les Antilles seules entretenaient le mouvement de notre navigation marchande. Pourvoir ces colonies d'esclaves, en échanger les produits contre ceux de la métropole, tel était avant la Révolution le principal rôle de notre marine commerciale. J'avais appris sur une frégate du roi à protéger la traite avant de la faire moi-même sur un bâtiment du commerce. Il ne faut donc pas s'étonner si je n'éprouvais pas pour cet odieux trafic la profonde répugnance que tout cœur bien né ressentirait aujourd'hui.

Les nègres n'avaient pas encore trouvé à la fin du dix-huitième siècle les puissants avocats qu'ils ont rencontrés de nos jours. Peu de gens faisaient alors difficulté de reconnaître dans la malheureuse descendance de Cham une famille d'un ordre inférieur et justement vouée à la servitude. Sans une opi-

nion si commode, qu'auraient fait les Européens de ce nouveau monde dont ils avaient en moins d'un siècle exterminé ou usé les habitants? Les conquérants n'étaient pas d'humeur à prendre eux-mêmes la bêche et la faucille ou à fouiller de leurs propres mains les entrailles de la terre. L'eussent-ils voulu, leurs forces les auraient trahis. Ils vinrent donc demander au continent africain des bras plus vigoureux que ceux des Indiens et des Caraïbes. La traite des noirs devint un trafic annuel et régulier. Comme toutes les autres branches du commerce, elle eut ses périodes d'activité et de stagnation. La paix européenne la fit fleurir, la guerre et la piraterie suspendirent ses progrès. En 1788, elle était à son apogée. Presque toutes les nations maritimes, la France, l'Angleterre, la Hollande, le Danemark, le Portugal, avaient des comptoirs sur la côte d'Afrique. L'Espagne seule recevait la majeure partie de ses esclaves par des navires étrangers. Le droit d'approvisionner les immenses possessions coloniales de cette puissance avait d'abord appartenu aux Portugais. La présence d'un prince français sur le trône de Madrid nous l'avait assuré; en 1713, nous avions dû le céder à l'Angleterre : ce fut une des conditions de la paix d'Utrecht. Aussi, pendant que nous n'occupions que deux comptoirs dans le golfe de Guinée, Whydah et Amokou, les Anglais étaient-ils obligés d'en posséder quarante, mais là même où la France ne pos-

sédait aucun comptoir, ses bâtiments n'en poursuivaient pas leurs opérations avec moins de succès. Cent navires jaugeant environ trente mille tonneaux partaient chaque année de Nantes, de la Rochelle, du Havre, de Saint-Malo et de Dunkerque, pour se rendre sur la côte d'Afrique, soit au nord, soit au sud de l'équateur. Ces navires transportaient dans nos colonies, particulièrement à Saint-Domingue, près de quarante mille esclaves. C'était un voyage de sept mois environ qui, à moins de quelque chance malheureuse, donnait à l'armateur et au capitaine de très-beaux bénéfices. Les nègres achetés quatre cents francs sur la côte d'Afrique se vendaient jusqu'à deux mille cinq cents francs à Saint-Domingue. Le gouvernement de son côté encourageait fort ce trafic, et une prime de quarante livres par tonneau était accordée aux armements de traite. Les établissements anglais et hollandais sur la côte occidentale d'Afrique appartenaient à des compagnies privilégiées. La France, qui avait également à l'origine adopté ce système, fort en vogue au dix-septième siècle, l'avait abandonné après la ruine de plusieurs compagnies, et avait trouvé de grands avantages à substituer les primes d'encouragement aux concessions de privilége, qui entravaient la liberté du commerce.

Une longue expérience avait révélé aux navigateurs les aptitudes des diverses tribus africaines.

On savait sur quel marché il fallait aller chercher des laboureurs, sur quel autre on trouverait des artisans ou des serviteurs intelligents et dociles. La côte d'Or fournissait de rudes travailleurs, mais des caractères opiniâtres et enclins à la révolte; le Congo et la côte d'Angola offraient des captifs moins robustes, peu propres aux travaux de la terre, très-portés en revanche aux travaux des ateliers ou aux soins de la domesticité, joyeux et insouciants dans la servitude. Bien des nègres d'ailleurs arrivaient de contrées inconnues. Les uns venaient des bords du lac Tchad, d'autres des sources même du Niger. Plusieurs de ces caravanes avaient passé des mois entiers en voyage, et avaient parcouru des espaces de deux et trois cents lieues avant d'atteindre le bord de la mer. Des courtiers, sortis pour la plupart de la tribu des Mandingues, dont le berceau est situé sur la rive droite de la Cazamance, près de la frontière orientale de la Sénégambie, se chargeaient de l'achat et de la conduite des captifs. Ils allaient les chercher aux lieux mêmes de provenance, et les amenaient sur le marché le moins éloigné ou le plus avantageux. Un homme armé d'une lance et d'un fouet suffisait généralement à conduire une file de sept esclaves dont chacun avait le cou enclavé dans une fourche, et portait sur l'épaule l'autre bout de la fourche qui servait de carcan à son voisin. Ces caravanes faisaient d'ordi-

naire des étapes de dix ou douze lieues par jour. On reconnaissait facilement la longueur du voyage à la maigreur et à l'épuisement des captifs ; mais mieux valait encore des esclaves fatigués d'une longue route que ces nègres de rebut ramassés dans les provinces voisines de l'équateur, dont le front déprimé, ovale et fuyant, les yeux rapprochés, la mâchoire saillante, la poitrine étroite, les extrémités inférieures plus courtes que le torse, les longs bras, les jambes sans mollets et l'abdomen protubérant indiquaient que dans l'exploitation séculaire de l'Afrique on avait enfin rencontré le dernier échelon de la race humaine.

Ce fut sans doute une noble inspiration que la pensée d'abolir l'esclavage des noirs et la traite. L'honneur en revient à la révolution française : la France a, ce me semble, payé cet honneur assez cher pour qu'on ne le lui conteste pas. Abandonné par nous, le principe dont nous avions mal mesuré les conséquences fut recueilli par l'Angleterre, qui en 1815 réussit à en assurer le triomphe. Cependant, malgré l'accord et les serments de la plupart des nations maritimes, trente ou quarante mille esclaves n'ont pas cessé, pendant plus d'un quart de siècle, d'être exportés annuellement de la côte d'Afrique sur les rivages du nouveau monde. Seulement, en raison des dangers et des chances désavantageuses qu'il fallait courir, le prix du noir avait baissé sur

le marché africain de quatre cents francs à cent cinquante et cent quarante; il s'était élevé, sur le marché où on l'importait, de douze cents francs à quinze cents. Il restait ainsi assez de bénéfices pour encourager la spéculation. Les croiseurs se consumaient donc en efforts impuissants pour mettre un terme à des fraudes qui trouvaient partout des complices. Le golfe de Benin, le Congo et la côte d'Angola étaient devenus les principaux foyers de traite; le Portugal et l'Espagne fournissaient les plus effrontés négriers; le Brésil et Cuba étaient les deux gouffres où allaient encore s'engloutir en 1848 plus de soixante mille captifs[1].

Le Bon-Père, tel était le nom du bâtiment sur lequel j'avais obtenu d'être embarqué, était un grand brick percé de seize sabords et armé de six canons. Bien qu'on prétendît qu'il avait été jadis construit pour *la course*, sa marche était au-dessous des plus médiocres. Son équipage était composé de quarante-cinq hommes, officiers et capitaine compris. J'étais porté sur le rôle comme

1. L'importation des Africains au Brésil a été en 1842 de 17 000, en 1843 de 19 000, en 1844 de 22 000, en 1845 de 29 000, en 1846, de 50 000, en 1847 de 56 000, en 1848 de 60 000, en 1849 de 54 000. A partir de 1849, la période décroissante commence; l'importation au Brésil n'est plus, en 1850, que de 23 000 esclaves, en 1851 de 3000, en 1852 de 700. En 1853, l'importation paraît avoir complétement cessé. Reste les importations à la Havane, dont le chiffre annuel est moins connu.

volontaire aux appointements de trente francs par mois, et admis, ainsi que toutes les personnes de l'état-major, à la table du capitaine. Cette faveur ne laissa pas de me faire des envieux. J'avais d'ailleurs le tort d'appartenir à la classe des volontaires de la marine royale, et à ce titre il me fallait supporter les plaisanteries de tous mes compagnons. Ma docilité et l'égalité de mon caractère ne tardèrent pas cependant à changer les injustes préventions qu'on avait conçues contre moi, et je n'eus bientôt que des amis à bord.

A la hauteur du cap Finistère, nous essuyâmes un violent coup de vent. Le bâtiment fuyait vent arrière; dans un mouvement de roulis le grand mât de hune cassa, entraînant dans sa chute la rupture du petit mât de perroquet et de la vergue du petit hunier. Nous eûmes le bonheur de ne perdre personne au milieu de ces avaries. Avant la nuit, tout était réparé : chacun avait mis la main à l'œuvre; le capitaine lui-même, qui avait remplacé le timonier à son poste, n'avait pas un instant quitté le gouvernail. On n'eût pas si bien fait à bord d'un brick de la marine royale.

En approchant de la ligne, nous rencontrâmes les calmes habituels et des brises souvent contraires. Les efforts que nous fîmes pour serrer la côte d'Afrique furent inutiles : nous fûmes forcés de prendre *la grande route*, c'est-à-dire de nous porter au

sud pour y chercher les vents variables. Notre traversée fut très-longue, et notre capitaine aurait eu sans doute à regretter l'insuffisance de ses provisions de table, si nous n'eussions été constamment accompagnés de bancs de thons, de bonites et de dorades, qui nous offrirent une précieuse ressource sur laquelle nous n'avions pas compté.

A cette époque, on ne savait en général naviguer que sur l'*estime*. L'usage des chronomètres et des observations astronomiques n'était pas répandu comme il l'est aujourd'hui. On se croyait ainsi souvent très en avant, souvent très en arrière de sa véritable position. Les atterrages exigeaient donc la plus grande surveillance. Depuis plusieurs jours, nous courions sur la terre, et aucun indice ne nous en avait encore signalé la proximité, lorsqu'au milieu de la nuit on entendit la mer briser avec force sur la plage. L'inquiétude que l'on manifesta ne me parut pas réfléchie. Nous avions eu à midi une bonne latitude : nous ne pouvions donc avoir beaucoup d'incertitude sur notre position. Les vents nous donnaient d'ailleurs toute facilité pour nous éloigner de terre. Aussi jugeai-je, quoique très-jeune et peu expérimenté encore, qu'on se montrait à bord du *Bon-Père* bien prompt à s'effrayer. Le jour, attendu avec anxiété, parut enfin. Nous vîmes une terre haute et boisée que nous reconnûmes pour le morne Sombrero, situé par douze degrés trente-cinq

minutes de latitude australe, à l'entrée de la baie de Saint-Philippe de Benguela. Les Portugais, qui possédaient cet établissement, défendaient aux navires étrangers d'y aborder. Pendant deux jours, nous prolongeâmes la côte d'assez près, poussés par une belle brise du sud qui nous fit rapidement remonter vers le nord. Nous passâmes devant Saint-Paul de Loando, chef-lieu des possessions portugaises sur la côte d'Afrique, sans nous y arrêter, et nous laissâmes enfin tomber l'ancre sur la rade d'Ambriz. Le Portugal avait bien aussi quelques prétentions sur ce point, où la traite amenait annuellement de trois à quatre mille captifs ; mais ce ne fut qu'en 1791 qu'il essaya de les faire valoir. Les réclamations de la cour de Londres et celles de notre ambassadeur à Lisbonne l'obligèrent d'ailleurs à se désister. Nous trouvâmes devant Ambriz plusieurs bâtiments avec lesquels nous entrâmes en relations de commerce. Les capitaines nous cédèrent douze esclaves, au nombre desquels se trouvaient trois jeunes femmes que les gens habitués à ce triste métier déclarèrent sans hésiter fort jolies. Ce premier acte de traite fut considéré comme étant d'un augure favorable pour l'avenir.

Notre traversée, qui eût dû s'accomplir en cent ou cent vingt jours, avait duré quatre mois et demi : aussi notre équipage avait-il grand besoin de quelques rafraîchissements et d'un peu de repos. Nous

nous arrêtâmes donc près d'une semaine devant Ambriz, mais ce n'était pas sur ce point, où tant de navires nous avaient devancés, que nous pouvions avoir l'espérance d'opérer un chargement. Dès que les épreuves de notre long voyage furent un peu oubliées, nous reprîmes la mer, et le surlendemain nous nous trouvâmes devant l'embouchure du Zaïre. Ce fleuve était déjà connu comme un des plus grands fleuves de l'Afrique. Nous remarquâmes en effet de nombreux indices de la rapidité de son cours et du volume considérable de ses eaux. Une teinte jaune et bourbeuse s'étendait à plusieurs lieues au large, et des îles flottantes arrachées par le courant aux deux rives du fleuve étaient entraînées jusque sur la route de notre navire, obligé de les éviter comme des écueils. Nous savions que des négriers avaient autrefois remonté le Zaïre jusqu'à une assez grande distance de l'embouchure. L'insalubrité du climat ayant souvent compromis le succès de ces expéditions, on avait renoncé depuis quelques années à braver un danger inutile. Les marchands d'esclaves, après avoir descendu le fleuve, amenaient par terre leurs captifs aux divers comptoirs de la côte.

La croyance où l'on était généralement que le Zaïre devait être le fleuve mystérieux qui passe à Tombouctou lui valut, même après que le congrès de Vienne eut proclamé l'abolition de la traite, l'hon-

neur d'explorations spéciales. L'opinion de Mungo-Park avait accrédité cette hypothèse, et bien qu'il eût fallu pour l'admettre accorder au Niger un cours plus étendu qu'au Mississipi, au Nil ou au fleuve des Amazones, les raisonnements ne manquaient pas pour démontrer la vraisemblance d'une pareille supposition. Aujourd'hui la question n'est plus à résoudre. On sait que le Zaïre, si large, si profond et si rapide près de la mer, n'a cependant qu'un cours égal en étendue à celui du Danube, double de celui du Rhin, inférieur de plus de moitié à celui du Nil et du fleuve des Amazones. Ce n'en est pas moins une artère importante de l'Afrique centrale, et si jamais la civilisation acquiert dans ce vieux continent le développement qu'elle a pris en quelques années dans le nouveau monde, le Zaïre verra s'élever sur ses bords des cités non moins florissantes que la Thèbes aux cent portes, que Babylone ou que Ninive.

C'était à Kabenda, à cinquante-cinq lieues au nord d'Ambriz, à quinze lieues tout au plus de l'embouchure du Zaïre, que nous devions, suivant l'expression consacrée, établir notre comptoir de traite. La baie de Kabenda, formée par le promontoire de ce nom, offre un excellent mouillage aux plus gros bâtiments. Les embarcations, chose rare sur la côte d'Afrique, y peuvent de tout temps communiquer avec la terre, grâce à un banc de vase distant d'un

demi-mille environ du rivage, qui forme dans la baie même un précieux abri intérieur. On y trouve de l'eau douce, une grande abondance de poisson, et les captifs y valaient en 1788 de quatre cent à quatre cent cinquante livres, *prix courant*. Ces esclaves n'étaient pas moins chers que ceux qu'on se procurait sur la côte d'Or : ils étaient, je l'ai dit déjà, beaucoup moins robustes; mais, comme on les trouvait intelligents, dociles et inoffensifs, on ne laissait pas de les rechercher beaucoup dans nos colonies par la même raison qui fait qu'on y recherche aujourd'hui les engagés hindous. Les captifs de Kabenda étaient pour la plupart d'une taille au-dessous de la moyenne, d'apparence plutôt délicate que chétive. Leur physionomie joyeuse, placide et insouciante, semblait indiquer que dans la servitude ils ne redoutaient guère que l'obligation du travail. Nulles tribus africaines ne savouraient en effet plus délicieusement le bonheur de la paresse que celles qui habitaient, au temps où je visitai cette partie du monde, la côte du Congo et la côte d'Angola. Elles cultivaient, il est vrai, le manioc, le maïs, les ignames et les courges, mais en quantité à peine suffisante pour subvenir à leurs propres besoins. Sur les autres points de la côte d'Afrique, les négriers achetaient sans peine des provisions pour la nourriture de leurs esclaves. Le Sénégal leur fournissait du millet, la côte d'Or et

le golfe de Benin du maïs et des courges, le golfe de Biafra des ignames. Sur les côtes du Congo et d'Angola, plus d'un capitaine s'était mal trouvé d'avoir trop compté sur les ressources du pays.

Toute cette région, où la France avait ses marchés favoris, était divisée en petites souverainetés tributaires du roi de Loango, dont les États, situés plus au nord, s'étendaient presque jusqu'à l'équateur. Kabenda dépendait de la principauté de N'Goy, qui n'avait pour limites au sud que le cours du Zaïre, et qui confinait au nord à la principauté de Makongo, dont le port était Malemba, distant de sept ou huit lieues de Kabenda. La traite avait jeté là de si profondes racines, que cette partie du continent africain a été, avec le golfe de Benin, le point d'où les croiseurs français et anglais ont eu le plus de peine à l'extirper. Les marchands de Kabenda et de Malemba, initiés aux belles manières par nos négriers, avaient contracté dans ce long commerce certaines habitudes d'élégance qui contrastaient avec l'apparence sordide des habitants relégués sur la rive méridionale du Zaïre et réduits à n'avoir de communications qu'avec les marchands ou les moines portugais.

Dès que nous eûmes jeté l'ancre dans la baie de Kabenda, nous songeâmes à regagner par notre activité le temps que les contrariétés de notre traversée nous avaient fait perdre, et pas un mousse ne

demeura oisif à bord. Il fallut s'occuper avant tout de faire à notre bâtiment les réparations que ses fatigues et sa vétusté rendaient indispensables. Nous faisions beaucoup d'eau : pour en découvrir la cause, nous fîmes incliner le navire sur un bord, puis sur l'autre; nous lui donnâmes ce que, dans le langage des marins, on appelle une *forte demi-bande*, et nous reconnûmes que les coutures au-dessous de la flottaison étaient trop larges pour retenir les étoupes : preuve incontestable que *le Bon-Père*, avant d'entreprendre ce nouveau voyage, avait déjà gagné ses invalides. Il fallut donc recouvrir les coutures avec des lattes de bois et clouer par-dessus de fortes bandes de toile goudronnée. Grâce à cette opération, nous fûmes dispensés, pendant le reste de la campagne, de la pénible obligation de pomper presque constamment. Ce travail n'employa d'ailleurs qu'une partie de l'équipage; l'autre fut occupée à préparer le terrain sur lequel nous devions installer nos magasins et à l'enclore d'une palissade assez élevée pour en défendre l'accès.

Notre capitaine, qui avait une grande expérience des campagnes de traite, avait envoyé au chef noir qu'il savait le plus influent sur les marchands d'esclaves des émissaires chargés de lui offrir des cadeaux dont l'effet séduisant n'était pas douteux : — quelques pièces d'étoffe de soie, de la poudre à canon et de l'eau-de-vie au degré le plus élevé. Ce

dernier présent ne pouvait manquer d'assurer au capitaine du *Bon-Père* une préférence marquée sur tous ses concurrents. Lorsque notre comptoir fut installé, le capitaine s'établit à terre avec un officier, laissant le second et le reste de l'état-major à bord du bâtiment. Dès lors la traite commença. Les captifs arrivèrent d'abord en petit nombre. Les courtiers de ce commerce voulaient naturellement ménager tous les navires qui se trouvaient sur rade, et cherchaient à faire croire à la rareté de leur marchandise pour établir une concurrence qui tournât à leur profit.

L'arrivée des esclaves au comptoir est certainement la plus horrible chose qu'on puisse imaginer. Ces malheureux, formés en caravanes, sont liés par le cou les uns aux autres au moyen des grandes fourches de bois dont j'ai déjà parlé. Le poids et le frottement de pareilles entraves, qui semblent avoir suggéré aux Chinois le supplice de la *cangue*, condamnent les captifs à d'atroces souffrances, surtout ceux qui ont une longue route à parcourir. Le bien-être que ces pauvres gens éprouvent à être débarrassés de leur collier de misère, les soins dont ils deviennent l'objet de la part de leur nouveau maître expliquent la résignation dont ils font généralement preuve. Quelques-uns cependant appartenant à des tribus anthropophages, telles que les Monsombés et les Mondongues, que l'on reconnaît à leurs in-

cisives limées et aiguisées en pointe, s'imaginent qu'on ne les achète que pour les manger. Ceux-là résistent souvent à toute espèce d'encouragement. Ils ne profèrent pas une plainte, mais ils serrent les dents et se laissent mourir de faim.

Avant la révolution française, la traite était non-seulement un commerce légal, mais encore un commerce très-honoré qu'on encourageait par de fortes primes. N'ayant point à cacher ses opérations et à fuir la rencontre des bâtiments de guerre, le négrier n'était pas obligé d'entasser comme aujourd'hui les esclaves sur des navires de marche rapide et de petites dimensions; on n'avait de précautions à prendre que contre la révolte de la cargaison, on n'avait d'autre préoccupation que celle de préserver de tout déchet la marchandise. Les bâtiments destinés à ce trafic avaient en conséquence adopté des dispositions toutes particulières. Le pont était divisé en deux parties par une forte rambarde élevée de huit pieds et débordant des deux côtés la muraille du navire, de manière à rendre le passage de l'avant à l'arrière impossible : dans cette rambarde était pratiquée une porte, qui ne s'ouvrait que pour les gens de l'équipage, et un certain nombre de créneaux étaient incessamment garnis de pierriers et d'espingoles chargés jusqu'à la gueule. En dehors du bâtiment, deux plates-formes à jour servaient aux ablutions des hommes et des femmes, toujours

impitoyablement séparés. C'est là que chaque matin les captifs recevaient plusieurs seaux d'eau de mer sur le corps, qu'on les obligeait à se rincer la bouche avec de l'eau douce mêlée de jus de citron, et qu'on leur frottait tout le corps d'huile de coco pour éloigner d'eux la piqûre des insectes et leur rendre la peau à la fois douce et luisante.

Les esclaves faisaient deux repas par jour. Leur nourriture consistait principalement dans une soupe très-compacte, nommée *macondia*, où l'on faisait entrer des fèves, du riz, du biscuit pilé, et même, lorsqu'on le pouvait, des ignames, des patates ou des bananes. Un noir libre, parlant les différents idiomes de la langue *congo*, était chargé de la police des captifs. Il désignait parmi eux les plus intelligents pour le seconder et faisait reconnaître leur autorité par les autres esclaves. Muni d'un sifflet semblable à celui des maîtres d'équipage, il appelait les nègres sur le pont aux heures fixées par le capitaine et donnait lui-même le signal de la danse. Le premier, il entonnait la chanson dont le rhythme cadencé exerce une irrésistible influence sur les populations de la côte d'Afrique. Les esclaves qu'il s'était adjoints la répétaient après lui, et bientôt tous les autres, entraînés par cet exemple, frappant des pieds et des mains en mesure, s'animaient de telle sorte qu'en peu d'instants leur corps nu était couvert de sueur. Tous ces soins, inspirés par une

basse cupidité, n'avaient rien de bien méritoire, mais on ne peut nier qu'ils ne fussent parfaitement entendus pour entretenir la santé parmi les malheureux sur la bonne mine desquels reposait tout l'espoir de l'expédition.

Nous avions trouvé, à notre arrivée sur la rade de Kabenda, deux bâtiments français avec lesquels nous étions immédiatement entrés en concurrence. Celui dont le chargement était le plus avancé éleva ses prix et obtint ainsi une préférence qui lui permit de partir, peu de jours après, pour sa destination. L'autre, pendant près de deux mois, essaya de lutter contre nous. Peu scrupuleux sur le choix des moyens, son capitaine expédiait des canots sur les différents points de la côte pour gagner les marchands dont nous attendions l'arrivée et intercepter les captifs qui nous étaient promis. Nous étions obligés de déployer non moins d'activité pour déjouer autant que possible ces manœuvres. Nuit et jour nos embarcations étaient en course. Ce fut dans une de ces circonstances que le second du *Bon-Père* s'aperçut que je me servais assez gauchement de mon aviron. Comme il n'était rien moins que d'humeur facile, il jura de ne pas me laisser croupir dans cette ignorance et profita de l'absence du capitaine pour faire de moi un canotier en titre. Pendant plus d'un mois, il me fallut faire le plus rude des apprentissages. Le capitaine, venant un

jour à bord, remarqua, non sans étonnement, mon excessive maigreur. Lorsqu'il en connut la cause, il fut fort mécontent et décida que, pour me rétablir, je serais attaché au service du comptoir. En effet, dès le jour même je descendis à terre, et je crois n'avoir jamais mieux dormi de ma vie.

Depuis près de trois mois, nous étions sur la rade de Kabenda, et nous n'avions encore rassemblé qu'un nombre insuffisant d'esclaves. La saison des pluies venait de commencer. Une vaste tente couvrait une partie du pont de notre navire. C'est sous cet abri que couchaient les hommes de l'équipage, leur santé étant sans doute réputée moins précieuse que celle des captifs qui promettaient de si beaux bénéfices, et auxquels était en conséquence réservé l'entre-pont tout entier. J'entendais chaque jour calculer avec une satisfaction expansive les profits que produirait la vente d'une si riche cargaison. Pour ne pas compromettre un résultat à peu près certain par des délais qui pouvaient avoir des suites funestes, on accorda aux marchands des prix bien supérieurs à ceux qu'on leur avait offerts jusque-là. Cette mesure eut le succès qu'on devait en attendre. Les captifs arrivèrent en foule, et comme la cupidité des chefs de ce triste pays ne connaît pas de bornes, quelques-uns, sous prétexte d'un beau zèle pour nos intérêts, allèrent jusqu'à offrir de nous vendre leurs femmes. J'étais présent lorsqu'un de ces miséra-

bles, ivre d'eau-de-vie, vint proposer la sienne à notre capitaine. Les observations qui lui furent faites ne servirent qu'à l'affermir dans sa résolution : il voulait, disait-il, vendre sa femme ou la tuer. La certitude qu'il prendrait ce dernier parti si l'on n'accédait pas à sa proposition détermina le capitaine. L'esclave qu'on lui offrait était d'ailleurs jeune, grande, bien portante et jolie. Toutes ces perfections firent évanouir les derniers scrupules qu'éprouvait encore le commandant du *Bon-Père :* il paya le prix demandé, et la princesse fut envoyée à bord, où elle ne tarda pas à prendre les habitudes résignées des autres captives. Il est impossible de rencontrer sur la surface du globe une race plus ignorante et plus dépravée que celle dont le trafic des esclaves exploitait alors les vices. On a peine à comprendre qu'une société chrétienne ait pu pendant plusieurs siècles encourager cette odieuse industrie, et que des hommes fort honorables d'ailleurs en aient fait l'objet de spéculations dont il ne leur vint jamais la pensée de rougir. Il est vrai que ces temps de barbarie ne sont pas siloin de nous qu'on pourrait le supposer, et j'ai vu depuis cinquante ans bien des notions nouvelles succéder à des préjugés contre lesquels protestaient seuls avant la Révolution quelques esprits supérieurs.

Dès que notre cargaison de bois d'ébène fut complète, nous nous rendîmes sur la rade de Malemba,

distante de sept lieues environ de la rade de Kabenda. Nous y rencontrâmes une douzaine de navires français, armés, comme *le Bon-Père*, pour la traite. Le but de notre apparition devant Malemba n'était pas de nous procurer de nouveaux esclaves, mais de chercher à connaître la destination de chacun des navires dont nous avions à craindre la concurrence, ainsi que l'époque présumée de leur arrivée dans les colonies. Ces renseignements devaient déterminer nos conditions de vente lorsque nous arriverions à Saint-Domingue, car le commerce des nègres avait, aussi bien que le commerce des blés, du coton ou du sucre, ses hausses inespérées et ses dépréciations subites.

La falaise argileuse qui commence au promontoire de Kabenda présente, avant de s'abaisser vers l'embouchure de la Luisa-Loango, une élévation de cent pieds au moins. Ce n'est que par un sentier sinueux creusé dans cette argile qu'on atteignait le plateau sur lequel était bâti le village de Malemba, placé sous la domination du chef de Makongo. Ce chef ne résidait pas à Malemba, mais à Chingelé, village considérable situé à vingt milles environ dans l'intérieur. En arrivant au sommet de la falaise, on découvrait, aussi loin que la vue pouvait s'étendre vers l'est et vers le sud, une belle et vaste plaine, non moins plate et non moins unie que les steppes de la Tartarie ou les prairies du nouveau

monde. Une herbe luxuriante couvrait cette savane africaine, parsemée à de rares intervalles de bouquets d'arbres qui semblaient avoir été plantés par la main des hommes. Du côté du nord, l'uniformité monotone qui eût pu gâter la beauté d'un pareil paysage était heureusement brisée par les détours capricieux de la Luisa-Loango, dont le méandre s'égarait, entre deux rives boisées, jusqu'au bord de la mer.

Le climat de Malemba est, dit-on, très-salubre, du moins si on le compare au climat des autres points de la côte occidentale d'Afrique. C'est un avantage que Malemba paraît devoir à la sécheresse habituelle de l'atmosphère et du sol, et surtout à l'absence de ces épaisses forêts où couvent tant de miasmes funestes. Malemba fut désigné, il y a une trentaine d'années, au gouvernement anglais par le capitaine John Adams, comme le point de la côte d'Afrique sur lequel une colonie européenne aurait le plus de chances de prospérer; ce projet ne fut pas accueilli, et Malemba n'a point encore vu d'autre établissement européen que les *barracons* des marchands d'esclaves espagnols, brésiliens et portugais. Du reste, en refusant de prêter l'oreille aux suggestions du capitaine Adams, le gouvernement britannique me paraît avoir fait acte de sagesse. Fonder des colonies sous les tropiques, aujourd'hui que la traite et l'esclavage des noirs sont

également abolis, c'est se lancer, suivant moi, dans une entreprise fort aventureuse, à moins que ces colonies, réduites autant que possible dans leur étendue et dans leurs dépenses, ne soient tout simplement des centres commerciaux ou des postes militaires.

Nous ne restâmes que quelques jours au mouillage de Malemba. Au moment où nous allions mettre sous voiles, une scène affreuse, dont le souvenir me fait encore frissonner, vint suspendre notre appareillage. Une malheureuse négresse avait par accident reçu toute une chaudière d'eau bouillante sur le corps. Les médecins la guérirent, ses douleurs cependant avaient été si vives qu'elle perdit la raison. Il fallut la séparer de ses compagnes et l'enfermer dans la Sainte-Barbe. Laissée un moment sans surveillance, la pauvre folle courut au sabord, réussit à l'ouvrir, et, croyant probablement s'évader, se précipita dans la mer. Avant même qu'on pût songer à la secourir, les requins l'avaient entourée. Elle nageait comme nagent les nègres, et pendant quelque temps elle réussit à éviter les gueules béantes prêtes à la saisir. Tout à coup on l'entendit pousser un cri déchirant, et elle disparut sous l'eau, entraînée par une force invisible. Une embarcation avait été amenée : quand on arriva sous la poupe, à l'endroit où l'on avait vu la négresse tomber et se débattre, on ne trouva plus qu'une large tache de sang. La sensibilité de nos matelots était depuis

trop longtemps émoussée pour qu'un pareil épisode pût leur causer une impression bien vive et surtout bien durable. L'équipage, qui s'était porté tout entier sur le gaillard d'arrière, instinctivement attiré par cet affreux spectacle, fut renvoyé avec quelques jurons énergiques aux écoutes des huniers, et *le Bon-Père*, dont une fraîche brise ne tarda pas à enfler les voiles, cingla presque en droite ligne vers l'ouest, de manière à couper l'équateur par 20 ou 25 degrés de longitude, et à gagner le plus promptement possible le chef-lieu militaire de notre colonie de Saint-Domingue.

La traversée fut souvent contrariée par des calmes et des orages. Pendant une nuit obscure, le brick, surpris par un grain des tropiques, faillit chavirer. Jetés pêle-mêle sous le vent par l'inclinaison subite du navire, les esclaves empêchaient *le Bon-Père* de reprendre son équilibre. Des matelots descendirent dans les parcs, et à grands coups de fouet ils firent remonter tous ces ballots humains le long des flancs du brick. Les hurlements arrachés aux malheureux qu'aiguillonnaient à la fois la souffrance et la terreur, formaient un horrible concert avec les blasphèmes des négriers, les commandements confus du capitaine, les sifflements aigus de la brise et le battement des voiles qui s'en allaient en lambeaux. La pluie tombait à torrents et l'obscurité était si profonde qu'on ne pouvait plus retrouver les manœuvres au pied

des mâts. Quelle scène! Le sabbat des sorcières ou les profondeurs des demeures infernales en doivent seuls présenter de semblables. Le bâtiment se redressa enfin et la trombe fut bientôt suivie d'un calme plat dont on profita pour rétablir l'ordre. Nous jetâmes l'ancre devant Saint-Domingue dans les premiers jours du mois d'avril 1790. Notre voyage, sans avoir été bien rapide, pouvait cependant être compté au nombre des plus heureux. Il nous restait deux cent soixante-dix esclaves dont cent vingt-huit femmes. Nous n'avions perdu, depuis notre départ de Kabenda, que dix de nos captifs, et encore dans ce nombre quelques-uns, cédant à la nostalgie, s'étaient-ils laissés mourir d'inanition.

Nous arrivions à Saint-Domingue dans les circonstances les plus favorables. Le commerce français, n'ayant point à craindre la concurrence des navires étrangers, faisait durement la loi aux colonies. En vain les Anglais offraient-ils d'introduire à Saint-Domingue trois ou quatre mille nègres au prix de douze cent ou quatorze cent livres, prix courant du commerce interlope : nos capitaines, sûrs de leur monopole, s'obstinaient à exiger par tête de noir deux mille cinq cent et jusqu'à deux mille huit cent livres. Un nègre de choix, qui ne coûtait, dans les premiers temps de la colonie, que cent écus, en valait plus de mille en 1790. Aussi les colons, désespérés de cette progression si rapide, demandaient-

ils à grands cris que l'on prît des mesures pour abaisser les prétentions exorbitantes de nos armateurs, déclarant que si le gouvernement n'y mettait bon ordre, il fallait s'attendre à voir bientôt, faute d'acheteurs, cesser complétement le commerce des nègres. Le ministre de la marine, aimait mieux avoir à supporter les criailleries des colons, qui lui arrivaient fort affaiblies par la distance, que les réclamations des armateurs; aussi faisait-il la sourde oreille et laissait-il tranquillement les choses suivre leur cours. La navigation réservée venait cependant de subir un échec malgré la protection dont l'entourait le gouvernement de la métropole. Les bâtiments français n'ayant importé en 1789 à Saint-Domingue que trois mille quintaux environ de morue alors que les nègres, dont cette denrée composait presque exclusivement la nourriture, en consommaient chaque année vingt-sept mille quintaux au moins, l'administration coloniale avait pris une résolution énergique. Les ports de Saint-Domingue devaient rester ouverts aux navires des États-Unis tant que le déficit ne serait pas comblé; mais c'eût été méconnaître les droits les plus incontestés de la mère patrie que d'étendre cette mesure jusqu'à l'importation des noirs sous un autre pavillon que le pavillon national. Si quelques esclaves étaient introduits furtivement à Saint-Domingue par la navigation étrangère, ce commerce

frauduleux était sans importance, et ne pouvait porter que faiblement atteinte aux intérêts qu'on n'hésitait point alors à faire passer avant les intérêts les plus légitimes des colonies.

Le Bon-Père était donc assuré de trouver un placement avantageux de sa cargaison. La guerre avait interrompu pendant cinq ans les communications avec la côte d'Afrique et le chiffre de la population noire avait baissé à Saint-Domingue, de près de cent cinquante mille âmes. C'était ce vide que les habitants avaient hâte de remplir, et qui, depuis quelques années, maintenait les prix à un taux si élevé. Comme au demeurant les colons, bien qu'endettés pour la plupart, n'en faisaient pas moins de magnifiques récoltes et se montraient toujours très-disposés à augmenter leur exploitation, il n'était pas probable qu'ils voulussent, malgré toutes leurs plaintes, refuser de bons et joyeux noirs tels que ceux que nous apportions, de *francs Congos*, des *Congos mangeurs de bananes*, comme on disait à Saint-Domingue, pour distinguer les esclaves venus des royaumes de Congo et d'Angola de ceux qu'on avait achetés entre Kabenda et Ambriz. Les acquéreurs en effet s'empressèrent à bord du *Bon-Père*. On eut la précaution de ne leur montrer que les esclaves de qualité inférieure, sachant bien qu'on trouverait toujours à se défaire aisément des autres. De jeunes et jolies créoles, non point de la plus haute classe, il

est vrai, mais parées cependant d'élégantes toilettes, se mêlaient à la foule des acheteurs, et semblaient, je dois le dire à regret, n'éprouver d'autre crainte que celle de faire un mauvais marché. Cet oubli si complet des bienséances n'était d'ailleurs qu'une conséquence toute naturelle de l'esclavage et des préjugés coloniaux de l'époque. Les créoles, qu'elles appartinssent ou non à l'aristocratie de la colonie, étaient toutes un peu *marquises* à Saint-Domingue : elles croyaient, — et il eût fallu en ce temps-là être un grand philosophe pour songer à les contredire, — qu'un esclave noir avait encore moins de droits qu'*un laquais* à être considéré comme un homme.

La vente de nos esclaves n'avançait guère cependant. Plusieurs bâtiments négriers venaient d'arriver, et il y avait encombrement sur le marché. Notre capitaine prit donc le parti de se rendre avec son navire à Port-au-Prince dans l'espoir d'y trouver moins de concurrence et d'y obtenir aussi à de meilleures conditions un chargement de sucre, de café et de coton, pour opérer son retour à la Rochelle. Plusieurs mois s'écoulèrent dans cette attente, et j'eus tout le loisir d'étudier ce qu'était sous l'ancienne monarchie une colonie française.

CHAPITRE III.

L'île de Saint-Domingue aux premiers jours de la Révolution.

L'île de Saint-Domingue était encore en 1790 au plus haut point de sa prospérité. Tout y respirait l'orgueil d'une facile opulence. Cette colonie méritait bien alors le nom qu'elle avait reçu de reine des Antilles; mais ses jours étaient déjà comptés, et une sourde fermentation commençait à présager les terribles événements qui allaient causer sa ruine. Trois fois dans ma vie, et à des époques bien différentes, les hasards de ma carrière m'ont ramené dans les ports de Saint-Domingue. Après avoir admiré l'édifice dans toute sa majesté, j'en ai pu à loisir contempler les débris. Je ne crois pas qu'on puisse imaginer un spectacle plus navrant et mieux fait pour inspirer l'horreur des révolutions. Ce désastre si complet, dont l'effrayant tableau provoque encore le dégoût et l'indignation, porte néanmoins avec lui son enseignement. Il nous apprend qu'il ne faut

jamais rien fonder sur une injustice, car les injustices aboutissent plus souvent à des catastrophes qu'à des réformes. Or tout était injuste dans le régime colonial : l'esclavage, sans lequel aucune colonie n'aurait pu exister, le système prohibitif, sans lequel aucune métropole n'aurait voulu avoir de colonies. Aussi dès que la fièvre révolutionnaire eut éclaté en France, on vit se passer à Saint-Domingue quelque chose d'analogue à ce qui se passait au sein de la mère patrie. D'imprudents raisonneurs donnèrent à des sauvages les premières leçons de révolte. On se prit à discourir en tous lieux du redressement des abus, comme si le plus flagrant des abus à Saint-Domingue n'était pas la servitude des noirs et la condition humiliante des hommes de couleur; on ne craignit point d'afficher le mépris de l'autorité dans un pays où l'on n'avait d'autre force que le respect inspiré par cette autorité même. Les conséquences d'une pareille conduite ne se firent pas longtemps attendre. Au mois d'octobre 1789, une démonstration des créoles du Cap obligeait l'intendant, M. Barbé de Marbois, à s'embarquer pour la France; au mois d'août 1791 éclatait le premier soulèvement des noirs.

Ceux qui n'ont point vu Saint-Domingue au temps de sa grandeur se feront difficilement une idée de l'importance que cette colonie avait acquise dans

l'espace de cinquante ou soixante ans. Java seule et Cuba aujourd'hui ont atteint à ce degré de richesse. Avec Saint-Domingue, la France pouvait se consoler de la perte de l'Inde et de celle du Canada. Saint-Domingue produisait annuellement quatre-vingt millions de kilogrammes de sucre, trente-quatre millions de kilogrammes de café, sans parler du coton, de l'indigo, du cacao, des bois d'ébénisterie. La valeur de ces produits s'élevait presque à deux cent millions de francs, quatre ou cinq fois la valeur des exportations de la Martinique et de la Guadeloupe réunies. En échange des précieuses denrées qu'attendaient les entrepôts de nos ports, quatre cent soixante-dix navires français, jaugeant plus de cent trente mille tonneaux, apportaient à Saint-Domingue des esclaves, de la farine, des salaisons, de la morue, des vins, des eaux-de-vie, des mousselines de l'Inde, des armes, des cordages et des voiles. Cette colonie était à la fois le pivot de notre industrie et de notre navigation marchande. Et cependant qu'elle était loin d'avoir reçu toute l'extension dont elle était susceptible!

La superficie de Saint-Domingue ou de Haïti, si on veut l'appeler de son nom moderne, est à peu-près celle du royaume de Bavière, le septième environ de la France. Nous possédions à peine le tiers de cette île, car l'Espagne en avait conservé la ma-

jeure partie pour y dépenser chaque année en pure perte près de quinze cent mille francs. Nous n'en occupions pas moins à Saint-Domingue un territoire encore aussi vaste que celui de la Sicile ou de la Sardaigne.

Ce n'était pas sans une juste fierté que les créoles de Saint-Domingue montraient à la France l'œuvre de leur industrie. Dans la partie de l'île où s'étaient maintenus les Espagnols, on ne voyait encore que des forêts impénétrables ou d'immenses savanes livrées aux bestiaux, qui composaient toute la richesse d'une race indolente. Dans la partie française, le sommet des mornes, couronné de sapins, d'acajous, de gaïacs, d'ébéniers, était presque seul demeuré inaccessible. Partout ailleurs, là même où le sol n'avait point encore été soumis à la culture, la main de l'homme avait déjà imprimé sa trace et marqué les défrichements à venir. Des routes bordées de haies de citronniers, d'orangers, d'acacias, de bois de campêche, s'enfonçaient jusque dans la montagne; des plantations de cafiers entremêlées de vergers couvraient le flanc des collines; d'immenses champs de cannes ondulaient à perte de vue dans la plaine. Pour apprécier le mouvement commercial de Saint-Domingue, il était inutile d'en visiter tous les ports secondaires : le fort Louis, le port de Paix, le môle Saint-Nicolas, les Gonaïves, Saint-Marc, Léogane, le grand et le pe-

tit Goave, Jérémie, les Cayes et Jacmel. Il suffisait de se transporter sur les quais du Cap et sur ceux de Port-au-Prince, car les trois quarts au moins des exportations avaient lieu par ces deux ports. Il était rare qu'il y eût moins de cent soixante-dix navires à la fois sur la rade du Cap, moins de cent vingt sur celle de Port-au-Prince. La position centrale de cette dernière ville lui avait valu l'honneur de devenir en 1751 la capitale de la colonie; mais en temps de guerre le siége du gouvernement se fixait de nouveau dans la ville du Cap, parce que c'était sur la côte septentrionale que venaient atterrir tous les bâtiments arrivant de France, et parce que le Cap était alors le seul point où l'autorité coloniale pût se concerter avec les commandants de nos escadres pour défendre nos possessions ou pour menacer celles de l'Angleterre. Saint-Domingue n'est qu'à trente-six lieues de la Jamaïque. Le voisinage de la seule rivale que la reine des Antilles eût alors au monde, — Cuba et Porto-Rico ne cultivaient pas encore la canne à sucre, — devenait pour notre colonie, aussitôt que les hostilités étaient déclarées, un danger incessant ou un sujet perpétuel de projets offensifs. Deux ou trois mille hommes de troupes régulières et cent cinquante-six compagnies de milice pourvoyaient en temps ordinaire à la garde de l'île; pendant la guerre maritime qui remplit les dernières années du dix-hui-

tième siècle, au mois d'avril 1782, après la défaite de M. de Grasse dans le canal de la Dominique, on avait vu plus de cinq cents bâtiments rassemblés sur la rade du Cap et vingt mille hommes de troupes françaises ou espagnoles distribués dans la ville et dans les environs.

Deux ou trois ans à peine après mon départ de Saint-Domingue, tout vestige de cette opulence que j'avais tant admirée avait disparu. Nos malheureux compatriotes, réfugiés pour la plupart aux États-Unis, avaient échangé une fortune évaluée à plus d'un milliard et demi pour le pain de l'exil et de l'aumône. Leur imprudence seule, aidée comme elle le fut par les décrets versatiles de la métropole, n'aurait point suffi pour consommer si rapidement un pareil désastre : l'hostilité des Espagnols et des Anglais ne seconda que trop bien la révolte des noirs. Aussitôt que la paix maritime eut rouvert à nos bâtiments l'accès des Antilles, un grand effort fut tenté pour rendre Saint-Domingue à la France. On sait l'issue de cette entreprise à laquelle il m'était réservé de prendre part. Saint-Domingue devint, suivant l'expression de l'amiral La Touche-Tréville, un *filtre d'hommes et d'argent*. La Révolution nous a fait payer bien cher les services incontestables qu'elle nous a rendus. De tous les désastres dont elle a été l'origine ou la cause, je n'en connais aucun de plus digne de pitié que celui de la

colonie dont nos fautes nous ravirent deux fois la possession. Les colons haïtiens n'avaient pas créé l'esclavage, ils l'avaient accepté comme une institution du temps où ils vivaient, et, quoi qu'on ait pu dire, ils n'en avaient pas abusé. Au prix de longs efforts et de mille dangers, ils s'étaient moins enrichis qu'ils n'avaient enrichi la France. Immolés aux principes qui devaient triompher pour l'honneur de la civilisation, ce sont peut-être les seules victimes qu'une équité tardive n'ait point dédommagées. L'obole même promise à leur détresse, n'a fait qu'ajouter à toutes les épreuves qu'ils avaient subies l'amertume d'une déception nouvelle. C'est ainsi que l'humanité marche où Dieu la dirige, insouciante des ruines qu'elle laisse sur son passage. Qui se souvient aujourd'hui des colons de Saint-Domingue? Qui voudrait accorder le moindre intérêt à leur sort?

Cette admirable colonie, que l'Angleterre nous enviait, et qui faisait notre orgueil, n'a compté en réalité qu'un siècle d'existence, de 1690 à 1791 : elle a eu le développement hâtif et la fin prématurée de tout ce qui grandit sous les tropiques. Fondée par une troupe d'aventuriers, elle est sortie d'un misérable germe pour périr, sans avoir eu de déclin, au premier souffle de l'orage. En tombant, elle sembla entraîner dans sa chute l'avenir colonial et la puissance maritime de la France. A partir

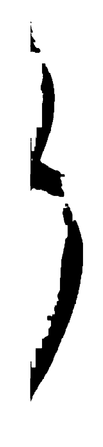
de cette époque, nous dûmes chercher ailleurs que dans les possessions lointaines nos conditions de grandeur. Peut-être aujourd'hui ne faut-il pas trop nous en plaindre. Les questions redoutables qui pèsent sur les États-Unis, sur l'Espagne, sur la Hollande, sur l'Angleterre elle-même, se sont trouvées de bonne heure résolues pour nous. Notre position, à tout prendre, n'est-elle pas encore la meilleure de toutes ?

Les bâtiments négriers, surtout ceux qui avaient sujet de se féliciter de leur voyage, ne partaient pas pour la France sans faire, avant de lever l'ancre pour la dernière fois, quelques frais de toilette. L'extérieur du navire recevait à cette occasion une nouvelle couche de peinture. Ce travail était ordinairement confié aux jeunes gens de l'état-major, qui l'exécutaient sous la surveillance du second. Pendant que je m'acquittais consciencieusement de ma tâche, un de mes camarades, plus âgé et bien plus robuste que moi, trouva plaisant de se servir de son pinceau pour m'en barbouiller la figure. Je fis tous mes efforts pour lui rendre la pareille; outré de n'y pouvoir réussir, je me vengeai de mon impuissance par des injures, et je finis par une provocation formelle. Mes menaces ne me valurent que de nouvelles railleries. J'avais oublié cette querelle, lorsqu'au bout de huit jours l'adversaire que j'avais imprudemment ap-

pelé sur le terrain, vint me rafraîchir la mémoire. Il me proposa de descendre à terre avec lui et d'y acheter des fleurets dont nous ferions sauter les boutons. Il ne lui manquait que de l'argent pour faire cette acquisition : j'en avais, et je pris volontiers la dépense à ma charge, car tous mes ressentiments s'étaient à l'instant ranimés. Nous sortîmes de la ville tous les deux, et là, sans témoins, nous nous mîmes bravement à ferrailler. Mon adversaire avait tout l'avantage sur moi; il était beaucoup plus grand, et avait dans le poignet une force double au moins de la mienne. Heureusement les fleurets dont nous avions cassé les boutons à la hâte n'étaient pas assez aigus pour pénétrer bien avant dans les chairs. Je recevais des coups sur le ventre ou dans la poitrine qui ne laissaient d'autres traces que de larges égratignures. J'étais furieux de mon infériorité, et je voulais à toute force voir à mon tour sur le corps de mon antagoniste les preuves de mon adresse. Je me précipitai sur lui avec tant de rage que je parvins à l'effrayer, même avant d'avoir pu lui porter une seule botte. Il fut le premier à me proposer de cesser le combat. Je dictai les conditions de la capitulation, et j'exigeai de lui l'engagement de ne jamais parler de cette affaire. Le traître le promit, mais il ne me tint pas longtemps parole. Un jour que nous faisions assaut de rimes et qu'il avait

épuisé tout son vocabulaire, il ne craignit pas d'abuser de mon nom pour faire une sanglante allusion à notre duel, et se vanta effrontément de *m'avoir crevé la bedaine.* Nous étions alors en route pour la France. Lorsque nous y arrivâmes, le temps, mieux encore que ses justifications, avait dissipé ma colère. Ce brave garçon a été plus tard embarqué sous mes ordres en qualité d'enseigne de vaisseau, et je lui ai prouvé que je ne lui gardais rancune ni de son indiscrétion, ni de sa leçon d'escrime.

Quand *le Bon-Père* eut bien séché sa peinture et envergué ses voiles les plus neuves, nous partîmes de la rade de Port-au-Prince, et nous débouquâmes par le canal des Cayes avec des vents favorables. Notre traversée n'en fut pas cependant plus courte, conséquence naturelle de la mauvaise marche de notre bâtiment. Notre navigation ne fut d'ailleurs signalée par aucun accident, si ce n'est toutefois au moment de notre atterrage sur la côte de France. Nous avions pris connaissance de l'île d'Yeu, et nous faisions route pour donner dans le pertuis Breton. Le vent s'était élevé, la mer était devenue grosse. Nous passâmes probablement trop près de l'extrémité du banc qui s'étend au large de la pointe de la Baleine, car nous reçûmes tout à coup plusieurs lames qui causèrent à bord une grande épouvante. Nous étions sous l'influence de la sinistre



réputation que tant de naufrages ont value à ces dangereux écueils, et nous crûmes un instant que nous n'avions échappé à tous les périls de notre campagne que pour venir périr à l'entrée du port. Nous en fûmes heureusement quittes pour la peur; le soir même, nous laissions tomber l'ancre sur la rade des Barques. Deux jours après, nous étions dans le port de la Rochelle, où se termina ce pénible voyage, qui n'avait pas duré moins de dix-sept mois.

Aussitôt que je fus débarqué du *Bon-Père*, je m'empressai de me rendre à Rochefort. J'y trouvai toute ma famille réunie et en parfaite santé. Il y a dans les premières impressions de retour un bonheur que les marins sont seuls appelés à connaître. Mon instruction se ressentait de mes longues absences de la maison paternelle. Je me mis courageusement à l'étude. Un professeur de navigation qui avait la réputation de faire en peu de temps de bons élèves me donna des leçons de mathématiques. Mes progrès furent rapides. Dans l'espace de trois mois, j'étais en état d'être le répétiteur de mes nombreux camarades d'école. J'avais sur eux l'avantage d'avoir déjà fait plusieurs campagnes; les notions que j'avais acquises à la mer me donnaient une grande facilité pour comprendre et démontrer les problèmes qu'il faut résoudre par le calcul. Comme témoignage irrécu-

sable de ma science, j'emportai le 23 avril 1791 l'attestation de M. Fradin, sous-lieutenant de vaisseau, professeur de l'école publique d'hydrographie à Rochefort, qui certifiait que « M. P. J. Desvarennes avait suivi ses leçons avec une attention et une application peu communes, qu'il était très en état de résoudre toutes questions relatives au point du vaisseau à la mer, tant sur le quartier de réduction que sur les cartes, les questions et calculs astronomiques, les différents cas de variation, les calculs de latitude, la petite navigation par le calcul ordinaire et celui des tables, l'échelle des cordes, les différents problèmes de navigation, questions astronomiques et autres y relatives par les logarithmes. Il joint *à tout ceci*, ajoutait mon digne maître, une parfaite connaissance des calculs de la longitude des vaisseaux à la mer par la distance de la lune au soleil ou à une étoile. » C'est avec ce mince bagage scientifique que je suis arrivé au grade d'officier général, que j'ai commandé des vaisseaux et des escadres. Je ne sais trop ce que j'aurais gagné à pousser plus loin mes études. Si l'on en croyait certaines gens, la marine deviendrait une succursale de l'Académie des sciences : j'aime mieux qu'elle demeure ce qu'elle était avant la Révolution, le premier de nos corps militaires. L'*honnête* Iago, après tout, a raison : ce n'est point un *arithméticien* que le More devait



choisir pour son lieutenant dans le commandement de la flotte vénitienne.

Le bonheur dont je jouissais ne me faisait pas oublier cependant le désir de poursuivre ma carrière. On parlait beaucoup depuis quelque temps d'un projet de voyage autour du monde. Une pareille campagne était trop dans mes goûts pour que je ne sollicitasse pas la faveur d'être embarqué sur un des deux bâtiments qui venaient d'être désignés, et que l'on armait à Brest pour remplir cette mission. Grâce à la recommandation d'un de mes parents dont l'affectueux appui ne m'a jamais manqué, le chef de l'expédition voulut bien accéder à ma prière. Je sortais à peine de l'enfance; mais la rude école de l'adversité avait fait de moi un homme : je m'en sentais le courage, et j'acceptais avec joie la perspective des dangers que nous allions courir, car j'espérais y trouver l'occasion de me distinguer. Je fis donc immédiatement mes préparatifs de départ. La stricte économie que me commandait impérieusement notre position de fortune me faisait un devoir d'éviter les frais qu'eût entraînés un voyage par terre. Le transport *le Singe* allait appareiller pour se rendre à Brest : j'obtins passage sur ce bâtiment, et quelques jours après, le 2 août 1791, je me présentais au commandant de *la Durance*, qui me remettait, avec mon ordre d'embarquement sur cette corvette, le brevet de volontaire de première classe.

La campagne que j'allais entreprendre n'a pas employé moins de cinq années de mon existence : elle m'a initié à tous les secrets du métier et à toutes les épreuves de la vie. Ce fut pour moi la campagne décisive.

CHAPITRE IV.

Une campagne d'exploration en 1791. — Reconnaissance de la côte méridionale de la Tasmanie.

Un voyage de découverte est toujours accompagné de sérieux dangers. On ne visite pas des parages inconnus sans être exposé, quelque vigilant que se montre le navigateur, à de soudaines surprises dont on ne peut sortir sain et sauf qu'avec beaucoup de bonheur, sans compter une forte dose de présence d'esprit et d'habileté. Un bon navire offre de merveilleuses ressources pour se tirer de ces mauvais pas. Tant que la quille n'a point touché le fond, il n'y a jamais lieu de perdre courage. Les vents ont des faveurs si imprévues, et pour peu qu'on puisse prolonger quelque temps la lutte, la mer s'apaise souvent si à propos ! Mais quand au lieu d'un navire souple et rapide, prêt à s'élancer dans le lit du vent au moindre appel de sa barre, on n'a sous les pieds qu'une barque inactive et languissante, il faut tout appréhender de ces situations dont, avec un meil-

leur bâtiment, un capitaine hardi et *manœuvrier* se ferait un jeu. Les deux corvettes destinées à entreprendre le voyage de circumnavigation auquel je venais d'obtenir l'honneur de prendre part n'étaient pas de cette race de navires *pur sang* sur le jarret ou sur l'ardeur desquels on peut compter. C'étaient deux humbles flûtes qui n'avaient jamais été destinées au rôle pompeux qu'un caprice du sort les appelait inopinément à jouer. Lorsqu'elles remplissaient les devoirs de la condition modeste pour laquelle un prudent constructeur les avait mises au monde, elles s'appelaient *l'Abondance* et *le Gros-Ventre*. En changeant de fortune, elles firent comme tant d'autres parvenus, elles changèrent de nom. *L'Abondance*, que devait monter le chef de l'expédition, devint la corvette de Sa Majesté *la Truite; le Gros-Ventre* prit le nom d'une rivière torrentueuse et s'appela fièrement *la Durance*. Elles reçurent chacune un équipage de quatre-vingt-douze hommes, six canons du calibre de 8, deux caronades de 36, des pierriers, des espingoles, des fusils, des pistolets, des haches d'armes et des sabres, tout l'attirail en un mot d'un navire de guerre. La poupe fut couronnée d'une vaste dunette destinée au logement des commandants. Sur les poutres massives de ce château d'arrière, on fixa de fortes coulisses qui encastrèrent la plate-forme.... d'un canon à pivot? diront nos jeunes marins : non.... d'un

moulin à vent. On avait prévu que dans les îles que les corvettes allaient visiter on pourrait rencontrer du blé, mais on n'avait point imaginé qu'on y pût trouver de la farine.

Il eût été fâcheux, on en conviendra, d'être exposé, faute d'un moulin, à mourir de faim sur un tas de froment. Nous entrions dans une époque de tentatives ingénieuses où l'on commençait à prendre en pitié la simplicité de nos pères; bien des gens s'étonnèrent que ces pauvres esprits n'eussent jamais songé à user d'un moyen aussi simple pour préserver les navires expédiés dans les mers lointaines du danger toujours si fâcheux de la famine. Un superbe moulin à vent de douze ou quinze pieds de haut se dressa donc comme le clocher d'un village au-dessus de la dunette de chacune des corvettes. La coulisse sur laquelle la plate-forme des moulins pouvait glisser devait servir à les transporter du côté du vent à chaque changement d'amures. Rien n'était, on le voit, plus commode et mieux entendu. La soif de perfectionnements qui dévorait alors tous les cœurs ne s'arrêta pas en si beau chemin. Nos corvettes étaient doublées en cuivre, comme l'avaient été, depuis la guerre d'Amérique et sur les vives instances de Suffren, tous les navires de la marine royale. On pensa que des bâtiments exposés à s'échouer plus d'une fois remplaceraient très-difficilement les feuilles de cuivre qu'ils

ne manqueraient pas de perdre en pareille occurrence, et l'on jugea prudent de *mailleter la Truite* et *la Durance*. *Mailleter* un bâtiment, c'était, avant l'invention du doublage en cuivre, revêtir la carène d'une couche épaisse de clous juxtaposés, cuirasse impénétrable à la vrille des tarets, mais naturellement fort raboteuse, hérissée de moules dont chaque jour fécondait les germes, et bientôt chargée par la végétation sous-marine d'un herbier touffu que le navire traînait après lui comme les filaments d'un mollusque. On peut se figurer quel obstacle cette surface inégale et visqueuse opposait à la marche. Si l'on eût voulu nous préparer à dessein des périls et des embarras pour rehausser sans doute l'honneur que nous allions acquérir, on n'eût pu en vérité mieux faire. Joignez à toutes ces entraves, suffisantes pour paralyser les mouvements de navires plus alertes que ne l'avaient jamais été nos deux flûtes, la surcharge de dix-huit mois de vivres, celle d'innombrables objets d'échange, et vous aurez une idée des interminables traversées, des dangereux atterrages, des naufrages sans cesse imminents dont la perspective, dès le jour même du départ, allait s'ouvrir devant nous.

Ces graves inconvénients, qui devaient être la source de tant d'ennuis, avaient heureusement dans la composition du personnel qui montait les corvettes une ample compensation. Les officiers, choi-

sis entre les plus ardents et les plus capables, étaient dignes de ce corps fameux à l'instruction duquel toutes les autres marines de l'Europe rendaient alors hommage. Les matelots, levés dans le quartier de Saint-Malo, avaient la vertu solide du Breton, l'intelligence et le feu du Normand. Par malheur, on n'avait point embarqué que des marins sur nos corvettes. Des naturalistes, des astronomes, des géographes et des dessinateurs y avaient aussi trouvé place. Chaque état-major militaire s'était ainsi doublé d'un état-major civil, et la table commune présentait, quoi qu'on fît, deux catégories bien distinctes, d'un côté les officiers, de l'autre les *savants* : présage douteux de concorde et de bonne harmonie pour l'avenir de la campagne. Ces éléments, si sujets par leur nature même à se diviser, se trouvaient, il est vrai, réunis sous la main ferme et respectée d'un chef qui savait allier aux formes les plus gracieuses l'action d'une volonté d'autant plus inébranlable, qu'elle était toujours fondée sur la bienveillance et sur la justice. Le choix seul d'un pareil homme était fait pour assurer, malgré tant d'autres chances contraires, le succès de l'expédition. Officier de grande expérience et d'un mérite incontesté, M. de Bretigny avait longtemps parcouru les mers de l'Inde, visité les lointains archipels de l'Asie, et ouvert à la navigation dans ces parages, où toutes les routes semblaient déjà explorées, des



chemins inconnus jusqu'à lui. Son premier soin, dès qu'il avait appris la mission qui allait lui être confiée, avait été d'appeler à y concourir un ami dont il savait que le dévouement ne pouvait lui faire défaut. Sur sa demande, M. de Terrasson, major des vaisseaux du roi, avait obtenu le commandement de *la Durance*. Unis par les liens d'une vieille et intime affection, également dignes d'estime, ces deux officiers avaient eu des fortunes diverses. M. de Terrasson avait marché d'un pas moins rapide dans sa carrière; il n'en était que plus désireux de partager l'honneur et les dangers auxquels une amitié fidèle avait voulu l'associer. Toute son ambition était de justifier cette flatteuse confiance. Le troisième rang dans l'expédition appartenait à M. de Mauvoisis, lieutenant en pied de la corvette *la Truite*, dont M. de Bretigny, qui n'était encore que capitaine de vaisseau, devait exercer en personne le commandement. Sans sa jeunesse et son grade inférieur, M. de Mauvoisis eût pu figurer avec éclat au premier rang, car il sortait de vieille souche et possédait toutes les qualités qui font le grand homme de mer. Son esprit altier prenait cependant trop peu de soin de dissimuler le double orgueil que lui inspiraient la conscience de son mérite et l'ancienneté de sa race. Il pouvait résulter de cette fâcheuse disposition quelques froissements entre le lieutenant en pied de *la Truite* et ses compagnons de voyage;

on n'avait point à craindre que le second de M. de Bretigny refusât jamais de s'incliner devant les cheveux blancs de son chef et devant cette noble vie consacrée tout entière au service de la France.

Lorsque les corvettes furent en rade, on n'y remarqua point sans quelque inquiétude un excessif encombrement. Il était douteux qu'elles pussent, dans un pareil état, essuyer impunément la moindre bourrasque. *La Durance*, en particulier, semblait bien loin de posséder toute la stabilité désirable. On se flatta néanmoins que nos consommations journalières, en allégeant les corvettes, leur rendraient bientôt les qualités nautiques qui, en ce moment, paraissaient tout à fait leur manquer. Le beau temps et les vents favorables qu'on attendait pour sortir du golfe de Gascogne s'étant présentés dans les derniers jours du mois de septembre 1791, les corvettes se hâtèrent de lever l'ancre, et un vent d'est assez frais les poussa rapidement en dehors de l'Iroise. Dès qu'elles furent au large, M. de Bretigny ouvrit des dépêches qui lui avaient été remises avec l'ordre de n'en prendre connaissance qu'à la mer. Il y trouva son brevet de contre-amiral, et pour MM. de Terrasson et de Mauvoisis le brevet de capitaine de vaisseau.

Notre traversée jusqu'aux Canaries fut constamment favorisée par le vent. Aussi ne nous fallut-il

que quinze jours pour l'accomplir, quoique nos corvettes se fussent montrées d'une lourdeur vraiment désespérante, et que les plus belles brises n'eussent pas réussi à leur faire dépasser un sillage de six ou sept milles à l'heure. Pendant cette courte navigation, une dernière cause d'embarras s'était révélée, menaçant de porter plus d'une fois atteinte à notre égalité d'âme. Nous n'avions pas plutôt été hors du goulet de Brest que nous nous étions aperçus qu'il existait une grande différence de marche entre les deux corvettes. Ces tortues, accouplées pour ne se jamais quitter, pour aller du même pas et sans se perdre de vue jusqu'aux antipodes, avaient cependant des allures et des qualités fort inégales. Le bâtiment que montait le chef de l'expédition marchait et évoluait infiniment mieux que sa conserve. De là, il était facile de le prévoir, pour la pauvre *Durance* la nécessité de constants efforts, l'impérieuse obligation de plus d'activité, de plus de vigilance, et pour son impatiente compagne la tentation d'accuser le zèle du navire impuissant à la suivre.

Cette première traversée nous donna comme un avant-goût du reste de la campagne, quoiqu'elle eût été égayée par toutes les illusions qu'on emporte au début d'un voyage, et qu'on voit si souvent s'envoler une à une. Bien des choses ont changé à bord des navires de guerre depuis le jour où *la*

Truite et *la Durance* quittèrent la rade de Brest : les conditions d'existence des officiers sont restées à peu près les mêmes. La vie de bord, il faut bien s'y attendre et s'y résigner, ne peut être que monotone. Elle offre nécessairement l'uniformité du cadre restreint dans lequel ses évolutions journalières s'accomplissent. Les variations de l'atmosphère en forment à peu près les seuls événements. Les conversations roulent presque toujours sur cet inépuisable sujet : comment le vent a soufflé, comment il souffle, et comment on peut augurer qu'il soufflera. Ce thème invariable alimente de longues discussions. L'un y trouve l'occasion de raconter pour la centième fois ses campagnes, l'autre de débiter ses pronostics ou ses aphorismes de ce ton magistral et ambigu que prenaient autrefois les oracles. La route que suit le commandant est rarement réputée la meilleure ; la voilure qu'il prescrit n'est pas souvent celle qu'on devrait porter. Puis tout à coup surgit du sein de ces questions techniques quelque haute question d'histoire, de philosophie ou de morale. On s'échauffe, on s'aigrit, les sarcasmes s'en mêlent, et si l'on ne se hâtait de lever la séance, il y aurait peut-être de sérieux propos d'échangés. Parfois aussi c'est le prochain seul qui fait les frais de l'entretien. La dernière promotion ou la promotion à venir fournit un excellent texte à d'intéressants commentaires. Ce sont là les conversations

générales. Les entretiens secrets sont bien différents, et là, j'aime à le dire, se révèle dans toute sa candeur l'âme honnête du marin. On dirait un triton sorti le matin même de sa grotte de cristal. Il n'est pas de ce monde, et notre globe de fange est un pays étranger pour lui. La plupart du temps il n'en soupçonne pas les embûches et s'avance sur un terrain semé de fondrières avec l'enthousiasme et la foi naïve du pèlerin. L'emploi de la journée pour ces âmes rêveuses n'est pas d'ailleurs si facile qu'on le pense. L'étude est le délassement des gens heureux, de ceux dont l'esprit et le corps peuvent se reposer tour à tour.

Mais que faire en un gîte, à moins que l'on ne songe?

Si l'on excepte les temps de guerre, où l'attrait des aventures et de fortes émotions retrempent sans cesse les âmes, la vie maritime dispose plus qu'aucune autre à la rêverie : elle n'invite guère au travail. De longues promenades sur le pont comme on en pourrait faire sur la plate-forme d'un donjon, quelques calculs nautiques, quelques lectures des moins sérieuses, maintes parties de boston, de trictrac ou d'échecs, quatre heures consacrées chaque jour à contempler attentivement l'horizon et à tourmenter les voiles du navire, comblent suffisamment pour les caractères bien faits l'intervalle qui sépare le premier repas du second. Le déjeuner et le dîner

tiennent une grande place dans la vie de bord. Les marins ne sont pas plus gourmands que les moines, mais une table bien servie est la distraction de ceux qui n'en ont pas d'autre. Malheureusement cette distraction ne suffit pas à nos esprits actifs, et le *pass wine* ne saurait adoucir pour nous, comme pour les marins anglais, les ennuis de trop longues croisières. Si la marine n'est pas pour tous les peuples un état contre nature, on ne peut nier qu'elle ne soit très-peu faite pour la nature des peuples méridionaux. Il faut donc la rendre à ces derniers aussi peu rebutante que possible, afin qu'ils s'y puissent adonner avec quelque constance. Façonnez de bonne heure vos jeunes Français à devenir marins, souhaitez-leur pour première vertu la gaieté et l'insouciance, ou, malgré les surprises d'une fausse vocation, vous verrez plus d'une fois transpirer dans l'amertume de leur désappointement cet instinct du génie national qui peut tout supporter, excepté les longs sacrifices et la monotonie :

> « Militia est potior. Quid enim? Concurritur; horæ
> Momento cita mors venit, aut victoria læta. »

Nous ne jetâmes l'ancre sur la rade de Sainte-Croix de Ténériffe que pour y remplacer l'eau et les vivres que nous avions déjà consommés. Nous étions à la veille de notre départ, lorsqu'un incident imprévu vint nous obliger à le retarder. Cha-

cune de nos corvettes comptait dans son équipage une quinzaine de soldats canonniers. Un de ces soldats avait obtenu avec d'autres marins la permission de descendre à terre. Le soir venu, il se dirigeait en toute hâte vers le quai, où l'attendait l'embarcation qui devait le ramener à bord, lorsqu'il entendit sonner l'*Angelus.* A ce signal, il était alors d'usage dans les colonies espagnoles de s'arrêter court, de suspendre tout travail et de s'agenouiller. Notre canonnier, qui se croyait en retard, n'en courut que plus vite. Il passa devant un corps de garde. L'officier qui commandait ce poste le somma de s'arrêter et de se mettre à genoux. Soit que le canonnier ne comprît pas ce qu'on exigeait de lui, soit qu'il fût échauffé par des libations trop copieuses, il refusa tout net d'obtempérer à l'injonction qui lui était faite. L'Espagnol, aidé de sa troupe, se crut autorisé à user de contrainte. Notre jeune Français dégaina son sabre et se mit à écarter par un moulinet énergique l'officier et la force armée. Les spectateurs indignés se joignirent aux soldats : après avoir distribué et reçu quelques horions, ce héros malheureux dut céder au nombre ; on le désarma et on le conduisit en prison. L'amiral, informé de ce qui s'était passé, réclama le délinquant, promettant de lui infliger une punition sévère. Les autorités du pays protestèrent qu'elles le garderaient pour en faire bonne justice elles-mêmes. Quand l'a-

miral se fut bien convaincu que ses sollicitations ne parviendraient pas à vaincre l'obstination des Espagnols, il changea de ton et signifia au gouverneur que si sous quelques heures l'homme qu'on prétendait retenir prisonnier n'était pas rendu à son bord, il allait embosser les deux corvettes sous les forts et faire feu de toutes leurs batteries jusqu'à ce qu'on jugeât à propos de satisfaire à sa demande. En même temps, pour prouver qu'il ne s'agissait pas d'une vaine menace, il fit signal à *la Durance* de lever l'ancre, et les deux corvettes se rapprochèrent de terre. Cet acte de vigueur eut l'effet désiré; le détenu fut aussitôt envoyé à bord de *la Truite*. On ne saurait croire à quel point la fermeté de l'amiral augmenta la considération dont déjà il jouissait à si juste titre. M. de Bretigny ne se dissimulait pas que les six canons de 8 dont chaque corvette était armée n'étaient guère en état de répondre au feu des forts; mais il était décidé à se faire couler, et il savait que les autorités espagnoles y regarderaient à deux fois avant d'encourir la responsabilité d'un événement dont il était difficile de prévoir les conséquences. Pour bien apprécier ce qu'il y avait à la fois d'honorable et de sage dans cette résolution de l'amiral, il faut se reporter à l'époque où nous avions quitté la France. Les idées révolutionnaires qui fermentaient partout avaient relâché les liens de la subordination. Les chefs ne

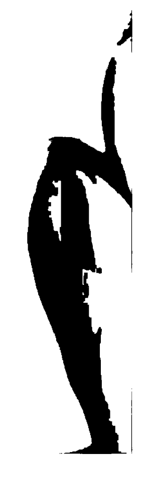


pouvaient espérer conserver toute leur autorité qu'en montrant un caractère énergique. L'habile fermeté dont notre amiral fit preuve en cette circonstance a exercé la plus heureuse influence sur la suite de notre campagne.

Nous appareillâmes de la rade de Sainte-Croix avec une brise légère. *La Truite* n'éprouva aucune difficulté pour prendre le large. *La Durance*, toujours moins manœuvrante, fut entraînée par le courant et la houle. Pour ne pas aller à la côte, elle fut obligée de laisser tomber une ancre, et ne put sortir de la rade qu'en se faisant remorquer par ses embarcations. A peine eûmes-nous perdu de vue les îles Canaries, que les corvettes furent entourées de bancs de thons, de bonites et de dorades. Par une bizarrerie qu'on ne saurait s'expliquer, ces poissons ne s'attachèrent qu'à *la Durance*. Nous eûmes beau modifier nos positions respectives, les poissons nous restèrent fidèles, et *la Truite* ne parvint pas à leur donner le change. Pour avoir sa part de ce bienfait de la Providence, il fallut que la corvette amirale eût recours à notre libéralité. Tous les jours, elle venait se placer derrière nous, et nous lui filions sur une bouée une partie des produits de notre pêche. Ces produits devinrent du reste si abondants, que notre commandant fut forcé d'interdire la pêche à partir de huit heures du matin.

Avant de passer du nord au sud de l'équateur,

nous éprouvâmes des calmes auxquels succédèrent de violents orages. L'air, la mer, les nuages, tout autour de nous semblait imprégné d'électricité. Dès que la voûte noire du ciel avait étendu sur l'horizon son obscurité profonde, les corvettes se trouvaient au milieu d'un océan de feu. Le sillon qu'elles creusaient les suivait de loin en longs rubans de flamme ; des étincelles jaillissaient par milliers sous leur proue, ou brillaient, suspendues à leurs flancs, comme des gouttes de rosée ; d'innombrables poissons décrivaient autour des bâtiments leurs courbes aux clartés bleuâtres, et les enlaçaient d'un réseau de lignes phosphorescentes semblables à du soufre embrasé. Ces orages n'exercèrent heureusement aucune influence sur la santé des équipages. Cent onze jours après avoir quitté la rade de Brest, nous entrâmes dans la baie de la Table, située à l'ouest du cap de Bonne-Espérance. Nous savions désormais ce que nous pouvions attendre de la vitesse de nos deux corvettes, et en songeant aux immenses espaces qu'il nous restait à parcourir, nous n'avions rien de mieux à faire que de nous armer de patience. Quant à moi, le temps ne me paraissait jamais long. J'étais avant tout un pêcheur infatigable : je passais une partie de mes journées à cheval sur le beaupré, guettant de cet observatoire les thons ou les dorades. J'avais un talent tout particulier pour cacher un gros hameçon à bonites sous



un poisson volant artificiel que je façonnais avec du suif, un morceau de toile blanche et deux plumes de goëland ou de pétrel. Quand cet appât trompeur était préparé, je le faisais sautiller pendant des heures entières sur le sommet des vagues. J'imitais ainsi, avec un succès dont j'avais bientôt la preuve, la course saccadée du poisson volant, lorsque, serré de près par ses persécuteurs, il s'élance en rasant la mer et s'y replonge soudain avant que le soleil ait séché ses ailes. J'étais bien rarement alors frustré dans mon espoir. La table du commandant et celle de l'état-major n'avaient pas d'autre pourvoyeur que moi. Depuis cette époque, j'ai plus d'une fois revu les mêmes parages; mais soit que je fusse moins habile ou moins persévérant, soit que la mer fût devenue moins poissonneuse, je n'ai pas retrouvé les pêches miraculeuses de ma jeunesse. Il faut bien dire aussi que les bâtiments d'aujourd'hui, pourvus d'un doublage en cuivre, n'ont plus, comme nos corvettes d'alors, une forêt sous-marine attachée à leur carène. Ils manquent de l'appât tout-puissant qu'offraient les milliers de crustacés et de mollusques cachés dans notre herbier aux espèces voraces habituées à vivre à leurs dépens. *La Durance* ressemblait à ces troncs d'arbres qui ont longtemps flotté sur l'océan, et autour desquels se rassemblent, pour ne plus les quitter, tout un peuple de poissons, où les plus gros dévorent les moindres, et où

ceux-ci se nourrissent à leur tour des familles d'un ordre inférieur.

La pêche cependant, malgré toute l'ardeur que j'y apportais, n'occupait pas entièrement mes loisirs. La mission scientifique qu'avaient reçue les corvettes leur avait valu un trésor dans lequel nul ne puisait plus avidement que moi. Une bibliothèque composée des meilleurs ouvrages de la littérature française, et comprenant, outre ce fonds essentiel, toutes les relations qu'on avait pu se procurer des voyages anciens et modernes, avait été mise, sur *la Durance* aussi bien que sur *la Truite*, à la disposition des officiers. Entouré comme je l'étais d'hommes instruits et pour la plupart très-distingués, je n'avais pas tardé à sentir l'infériorité à laquelle me condamnerait une éducation fort incomplète. J'avais trop d'amour-propre pour ne pas éprouver le désir de me mettre promptement à la hauteur des personnes au milieu desquelles j'étais appelé à vivre. Je ne trouvais heureusement parmi elles que de la bienveillance. C'était à qui seconderait mes efforts et m'aiderait de ses conseils. Les compagnons que j'eus dans ce voyage furent en réalité mes seuls professeurs, car mon éducation n'avait jamais coûté que dix écus de trois francs à mon père. Je lui en avais coûté la moitié moins pour venir au monde.

De longues traversées, de l'eau fétide, comme on en

buvait sur nos bâtiments à cette époque, des provisions gâtées et des nuits orageuses sont sujettes à engendrer le scorbut dans les équipages, la mésintelligence dans les états-majors. On avait réussi à préserver nos marins du scorbut par l'emploi de boissons acidulées. On ne trouva point de remède aussi efficace contre l'aigreur qui se manifesta entre les officiers et les savants peu de jours après notre départ de Ténériffe. L'amiral comprit que le meilleur parti à prendre était d'autoriser le débarquement des plus mécontents. Un astronome, un naturaliste et un dessinateur restèrent à Table-Bay. Nous avions encore assez de savants pour observer et décrire tous les phénomènes de la nature dans les régions australes. Malheureusement ceux qui nous quittèrent n'emportèrent pas la discorde avec eux. La géographie et l'histoire naturelle furent bientôt aux prises. On accusa l'amiral de n'avoir de sympathies et de prévenances que pour les travaux hydrographiques. Où il n'y avait d'abord que deux camps bien tranchés, il s'en forma trois, puis quatre. Ce fut un pêle-mêle de prétentions à décourager l'homme le plus patient. L'amiral avait trop vécu pour se laisser surprendre par ce jeu, facile à prévoir, des passions humaines; il sut être ferme sans violence, résigné sans abattement, et toujours inébranlable dans ce qu'il avait une fois jugé convenable et juste.

Ce fut dans ces fâcheuses dispositions d'esprit que nous entreprîmes une nouvelle traversée. En partant du cap, nous ne devions plus toucher qu'à la terre de Van-Diemen, que nous avions l'ordre de contourner pour pénétrer au milieu des archipels de l'Océanie. Nous dirigeâmes notre route de manière à reconnaître en passant les îles Saint-Paul et Amsterdam, afin de rectifier notre position et de corriger, s'il y avait lieu, la marche de notre chronomètre, car nous avions à bord de chaque corvette une montre marine de Berthoud et plusieurs cercles à réflexion de Lenoir. Sous ce rapport, nous étions tout aussi avancés qu'on peut l'être aujourd'hui, et je ne sais même pas si l'on trouverait de nos jours sur beaucoup de bâtiments des observateurs aussi exacts que l'étaient les officiers de *la Truite* et de *la Durance*, et des chronomètres qui valussent ceux d'un artiste dont les œuvres n'ont pas été dépassées.

Nous étions partis de Table-Bay avec un très-beau temps; des vents favorables nous conduisirent jusqu'à l'ouverture du canal de Mozambique. A cette hauteur, nous trouvâmes des brises variables, et nous essuyâmes une violente bourrasque pendant laquelle le tonnerre tomba fréquemment à peu de distance des corvettes. Dans un coup de roulis, le moulin placé sur la dunette de *la Durance* brisa ses entraves, et alla, fracassant les bastingages, tomber



avec un bruit affreux à la mer. *La Truite* eut, comme sa conserve, l'heureuse chance d'être débarrassée, pendant le même coup de vent, de ce *château ailé qui volait sur les eaux.*

La vue de l'île d'Amsterdam, que nous aperçûmes après quarante-trois jours de mer, ranima toute l'ardeur de mes compagnons de voyage. Personne ne mettait en doute que l'amiral ne saisît cette occasion de toucher terre et d'enrichir les collections déjà commencées à Ténériffe et au cap. La proximité de l'île nous avait été signalée par une grande quantité d'oiseaux qui s'éloignent rarement du rivage. Nous continuâmes à nous en rapprocher rapidement; la brise était très-fraîche et soufflait du nord-ouest. Cette circonstance, jointe à la difficulté de trouver au pied d'un cône abrupt un mouillage convenable, décida l'amiral à passer outre. Nous rangeâmes la pointe méridionale à quatre encâblures environ. Une prodigieuse quantité de veaux marins nageaient au milieu des amas de fucus dont les longues tiges flottaient à la surface, bien que le pied de la plante fût attaché au fond et que la sonde ne rapportât pas moins de trente brasses. Nous savions que le capitaine Vlaming, qui avait découvert les îles Saint-Paul et Amsterdam en 1696, avait dû, en mettant le pied à terre, se frayer un passage à coups de fusil au milieu des phoques troublés dans leur antique quiétude. Nous avions lu aussi dans

une relation du capitaine Cox qu'il avait relâché sur une de ces deux îles, près de laquelle il était parvenu à trouver un mouillage, et que la pêche avait fourni à son équipage une quantité extraordinaire de poissons des plus délicats. Cette assertion était bien tentante. Sur la foi du capitaine Cox, nos seines, nos lignes, nos palancres étaient déjà disposées. Voyageurs lassés d'une si longue étape, nous trouvions même des charmes à ce rocher aride sur lequel ne croissent que quelques arbustes. C'était à qui vanterait le plus haut les avantages qu'on pouvait retirer d'une pareille relâche. Lorsqu'on connut la décision de l'amiral, on vit à bord des deux corvettes plus d'un front se rembrunir; mais notre marche était si lente, que, sous peine de compromettre le succès de notre mission, nous devions nous interdire toute station inutile. Il n'avait fallu que dix-huit jours au capitaine Cox pour arriver au point que nous venions d'atteindre au bout d'un mois et demi.

Trompés dans notre espoir, nous poursuivîmes à regret notre route. A partir du moment où nous avions aperçu l'île d'Amsterdam, nous fûmes poussés par des vents violents qui ne laissèrent pas de fatiguer beaucoup les corvettes, mais qui du moins nous aidèrent à franchir un espace fécond en mauvais temps, où les jours s'écoulaient sans intérêt et sans distraction. Nous vîmes se renouveler quelque-

fois dans le cours de cette traversée le phénomène d'une mer toute phosphorescente, précurseur presque infaillible de quelque tempête. A ce signe s'en joignit un autre, moins équivoque encore : le feu Saint-Elme montra ses lueurs vacillantes à l'extrémité de nos mâts. La mobilité de cette flamme électrique inspirait jadis aux matelots une crainte superstitieuse qui les disposait mal aux manœuvres. L'amiral eut la sage prévoyance de diminuer de voiles de bonne heure. Les rafales cependant devinrent bientôt si fortes, que, sous une voilure réduite à la misaine, les corvettes atteignirent, en fuyant vent arrière, un sillage de dix nœuds à l'heure. Ce fut la seule fois de toute la campagne qu'elles se permirent une pareille vitesse.

Quand le vent est presque toujours favorable, les plus mauvais marcheurs finissent par arriver. Vingt-trois jours après avoir reconnu l'île d'Amsterdam, nos observations astronomiques nous indiquèrent que nous touchions au terme de notre traversée. La première terre que nous aperçûmes fut le rocher de Mewstone, situé à une vingtaine de milles de la pointe sud-ouest de la terre de Van-Diemen. Nous étions à la fin du mois d'avril, derniers jours de l'automne dans les mers australes. Il ventait grand frais, et il était fort désirable de pouvoir avant la nuit s'assurer un bon mouillage. L'intention de l'amiral était de se rendre dans la baie de l'Aven-

ture, découverte par le capitaine Furneaux en 1773, et où le capitaine Cook avait relâché en 1777. L'amiral espérait, d'après la description qu'en avait faite ce célèbre navigateur, y rencontrer un abri convenable et toutes les facilités possibles pour remplacer l'eau et le bois dont nos corvettes avaient un pressant besoin. Nous courions vers une côte dont la configuration nous paraissait se rapporter à celle que le capitaine Cook avait assignée à la baie de l'Aventure; mais, trompés par un faux relèvement du rocher d'Eddystone, nous nous trouvions en réalité à près de vingt-cinq milles dans le sud-ouest de ce mouillage, et nous donnions à pleines voiles dans une baie complétement inconnue. Cette méprise n'était pas sans gravité, car, lorsque nous nous aperçûmes de notre erreur, il était déjà bien tard pour revenir sur nos pas; l'on voyait au large des brisants que nous aurions eu beaucoup de peine à doubler. Heureusement le vent soufflait par-dessus la terre, et à mesure que nous nous enfoncions dans la baie, la mer devenait moins grosse. La sonde annonçait une bonne qualité de fond, et la nuit approchait. Cette dernière considération suffit pour nous déterminer à laisser tomber une ancre. Nous ne soupçonnions pas alors à quel point le hasard nous avait bien servis, et quelle importante découverte serait due à notre erreur.

Dès le lendemain, nos embarcations reconnurent,

en visitant le fond de la baie à l'entrée de laquelle nous avions passé la nuit, un bassin spacieux, fermé à tous les vents, entouré de terres élevées, où la mer, transparente et unie comme une glace, ne laissait soupçonner ni hauts-fonds ni écueils. Sur la côte occidentale, un filet d'eau douce venait, en murmurant, se jeter à la mer. Près de l'embouchure de ce ruisseau, on avait remarqué quelques débris de huttes construites avec des branches flexibles et des écorces d'arbres ; on y avait trouvé aussi des amas d'écailles d'huîtres et de coquilles de moules, des morceaux de bois à demi consumés, indices certains que des hommes avaient séjourné sur les bords de ce havre solitaire. Une exploration plus complète confirma toutes nos espérances. Par une belle matinée d'automne, profitant du calme qui régnait d'ordinaire pendant quelques heures après le lever du soleil, nous quittâmes notre premier mouillage, et nous fîmes remorquer les corvettes par nos embarcations dans ce port admirable, auquel nous donnâmes le nom de port du Nord.

Nos bâtiments une fois en sûreté, nous nous occupâmes activement des réparations les plus urgentes. Les gréements furent visités, nous renouvelâmes sans peine notre approvisionnement d'eau et de bois ; mais nous vîmes avec un profond regret qu'on n'avait pas donné à nos vivres les soins qu'eût exigés une aussi longue campagne. Le biscuit surtout était

envahi par des myriades de larves et d'insectes. Les galettes, perforées et traversées dans tous les sens, tombaient en poussière dès qu'on les touchait. Ces insectes microscopiques étaient devenus horriblement incommodes, ils volaient partout, et on ne pouvait respirer sans risquer d'en absorber quelques-uns par la bouche ou par les narines. A ce fléau s'en était joint un autre non moins désagréable. Les cancrelats s'étaient multipliés avec une telle fécondité, que les corvettes en avaient été infestées en très-peu de temps; les rats de leur côté avaient pullulé avec non moins de succès. Tous ces animaux développaient dans l'intérieur de nos bâtiments une odeur nauséabonde. Je pris le parti de leur laisser la place libre, et de ne plus coucher que sur le pont. Je fis choix à cet effet d'une cage à poules placée sur les passavants; quel que fût le temps, pendant le reste de la campagne, je ne voulus pas avoir d'autre lit. S'il venait à pleuvoir, je m'enveloppais, comme un soldat au bivouac, d'une large capote. C'est ainsi que j'ai dormi durant dix-huit mois, exempt des indispositions dont tous mes camarades ont eu plus ou moins à souffrir.

Le temps que nous passâmes dans le port du Nord fut employé à reconnaître les côtes environnantes. Des canots, sous le commandement d'officiers, levèrent d'abord le plan d'un autre port, situé dans la même baie, en regard de celui où nos

bâtiments stationnaient. Ce havre, tout aussi sûr que celui dont la découverte avait excité notre enthousiasme, reçut le nom de port du Sud. D'autres embarcations, munies de trois jours de vivres, sortirent de la baie et, se dirigeant vers le nord, poussèrent leurs explorations jusqu'à près de trente milles des corvettes. De tous côtés de nouveaux ports s'offrirent aux regards émerveillés de nos géographes. On croyait s'enfoncer dans un golfe immense dont on s'attendait à voir à chaque instant le terme; les deux rivages, profondément découpés par de vastes anses ou par de longs bras de mer dont les sinuosités fuyaient à perte de vue, se rapprochaient ou s'écartaient sans cesse, mais ne se rejoignaient jamais.

Ces récits firent soupçonner à l'amiral que le golfe dont on avait dû, faute de vivres, renoncer à visiter le fond, pouvait bien être, au lieu d'un golfe, un magnifique détroit. L'amiral avait sous les yeux l'esquisse que le capitaine Cook avait tracée de son exploration rapide et le grossier croquis dessiné par Valentyn des découvertes de Tasman en 1642. Il pouvait aussi consulter le plan de la baie où le capitaine Marion avait mouillé en 1772, avec les navires français *le Mascarin* et *le Marquis de Castries*, un an avant que le compagnon de Cook, le capitaine Furneaux, ne jetât l'ancre dans la baie de l'Aventure. Tous ces navigateurs s'étaient tenus

au large des côtes que le hasard nous avait conduits à reconnaître. En comparant les divers documents qu'ils nous avaient légués, en notant sur la carte la position que nous occupions et celle où le capitaine Cook indiquait avec une précision suffisante son mouillage de 1777, on apercevait du premier coup d'œil la lacune qu'il nous restait à combler. Entre le port du Nord et la baie de l'Aventure, il existait près de dix lieues marines de l'est à l'ouest, et plus de douze milles du nord au sud, que nos prédécesseurs avaient laissés complétement inexplorés. Valentyn avait, il est vrai, rempli cet espace par le trait ferme et ombré d'une côte régulièrement arrondie; puis, en face du premier mouillage, où s'était arrêté Tasman, il avait hardiment creusé la baie des Tempêtes. A droite de cette baie se projetait sur ses cartes un long promontoire, dont la côte orientale présentait, près d'un isthme, la baie de Frederik Hendrikx; un peu plus au nord figurait l'île qu'Abel Tasman avait nommée Maria, du nom de la noble fille dont il emportait le souvenir dans ses voyages. Le seul usage qu'on pût faire d'une pareille hydrographie, c'était d'en déduire la position relative de trois ou quatre points qu'il était impossible de méconnaître : le rocher d'Eddystone, nommé par Tasman Pedra Branca, un groupe d'îlots qui portaient sur la carte de Valentyn la désignation d'îles Boreel, l'île Tasman, située à l'extrémité du promon-

toire par lequel étaient séparées la baie de Frederik Hendrikx et la baie des Tempêtes, l'île Maria enfin, d'une étendue plus considérable que ces rochers insignifiants. A part ces points isolés, tout le reste était hypothèse ou pure fantaisie du dessinateur.

Aux renseignements que je viens de résumer, Cook et Furneaux en avaient joint, sinon de plus importants, du moins de plus authentiques. Les observations par lesquelles ils avaient déterminé la position de la baie de l'Aventure et celle du cap qui forme l'entrée de la baie de Frederik Hendrikx, baie visitée par Tasman en 1642, et, cent trente ans plus tard, par le capitaine Marion, méritaient un degré de confiance que ne pouvaient inspirer les ingénieuses élucubrations de Valentyn. La baie de l'Aventure était donc située à dix ou onze milles au nord des îlots Boreel, à vingt-cinq milles environ du lieu où nous avions trouvé un abri. Il ne paraissait pas hors de vraisemblance que cette baie fût située sur une île séparée du continent par le canal que nos éclaireurs venaient de parcourir. Ce fut là le point important que l'amiral se proposa de constater aussitôt qu'il aurait terminé les réparations des corvettes.

Le 16 mai, au point du jour, nous profitâmes d'une légère brise du nord pour mettre sous voiles. Aidés par nos embarcations, nous sortîmes de ce port, notre première découverte, la source et l'ori-

gine de découvertes bien plus importantes encore. Le climat jusqu'alors nous avait paru très-doux. Le thermomètre de Réaumur s'était constamment soutenu entre neuf et quatorze degrés. Aussi, bien que nous fussions au milieu du mois de mai, mois qui correspond au mois de novembre dans notre hémisphère, voyait-on encore beaucoup de plantes en fleurs, et la plupart des arbres avaient-ils conservé leur feuillage. Les vents et la marée étant devenus contraires, nous mouillâmes à l'entrée du canal, par un fond de trente-cinq brasses. Le temps était très-beau, et cependant le baromètre avait baissé considérablement; il était descendu au-dessous du point où nous l'avions vu dans les coups de vent les plus forts. Ce symptôme ne laissait pas d'être assez inquiétant dans la saison avancée où nous nous trouvions. Nous prîmes donc toutes les précautions qu'exigeait le mouillage entièrement découvert où nous avions été contraints de jeter l'ancre. Le lendemain, quand le jour parut, le temps était tout aussi serein que la veille; seulement le sommet des montagnes était couvert de neige, le froid était devenu assez vif, et les vents continuaient de souffler du nord.



Aussitôt que le courant fut favorable, nous appareillâmes de nouveau. Nous louvoyâmes jusqu'à la nuit, et laissâmes tomber l'ancre par vingt-huit brasses sur un excellent fond de vase, après avoir

doublé une petite île qui formait du côté du sud l'entrée de la passe. L'obscurité nous déroba la vue des terres qui nous environnaient. Nous en fûmes bien dédommagés le lendemain, lorsque le soleil vint répandre, sur ce paysage que nul Européen n'avait contemplé avant nous, la tiède chaleur et la douce lumière d'un beau jour d'automne. Nos regards embrassèrent alors avec ravissement l'immense étendue de ce calme bassin où la mer ne pouvait jamais être agitée que par les petites lames que soulevait la brise en soufflant d'une rive à l'autre. De tous côtés, l'œil découvrait ou pouvait deviner dans les profondes découpures des deux rives des rades assez vastes pour contenir toutes les flottes du monde. Nos plus anciens marins n'avaient jamais rien vu qu'ils pussent comparer à ce magnifique spectacle. Pour ne pas laisser imparfaite une exploration d'un si haut intérêt, on résolut d'y employer le jour même toutes les ressources de l'expédition; chacun, à bord des deux corvettes, s'offrit avec empressement pour y concourir. Des embarcations furent expédiées dans toutes les directions avec la mission de visiter les divers embranchements du canal. J'obtins la faveur de prendre part à ces explorations. Le bras de mer dans lequel nous nous engageâmes s'enfonçait à perte de vue vers le nord-ouest. Il eût fallu plusieurs jours pour en faire la reconnaissance. La brise cependant nous favorisait,

et nous refoulions avec rapidité le courant. Partout la sonde trouvait de dix à douze brasses d'eau. La côte que nous laissions à notre gauche s'élevait graduellement; elle était couronnée d'arbres gigantesques moins serrés que sur les autres points du littoral. De distance en distance s'ouvraient des clairières qui promettaient un facile accès dans l'intérieur. Séduits par cet aspect, nous nous rapprochâmes de terre et cherchâmes des yeux l'endroit le plus convenable pour échouer notre canot, car déjà le jour commençait à baisser déjà. A notre grande surprise, nous reconnûmes que, sur un espace assez considérable, le rivage se composait d'un seul roc très-uni, ne s'élevant que de quelques pouces au-dessus du niveau de la mer et ayant toutes les apparences d'un quai immense préparé par la main des hommes. Au pied de ce quai, chef-d'œuvre de la nature, nous ne trouvâmes pas moins de neuf brasses d'eau sur un fond de vase. Les plus grands vaisseaux auraient pu s'y amarrer ou s'y abattre en carène, sans courir le moindre danger. Après avoir passé la nuit sur cette côte, nous nous rembarquâmes pour continuer nos recherches; mais une nouvelle journée d'exploration inutile nous fit renoncer à l'espoir de découvrir une communication avec la haute mer. Les vents d'ailleurs, en fraîchissant beaucoup, nous étaient devenus contraires; nos vivres étaient à peu près épuisés. Nous nous déci-

dâmes à regret à rejoindre *la Durance*, où notre arrivée était impatiemment attendue.

Un autre canot, commandé par un des officiers de *la Truite*, avait reçu l'ordre de se diriger dans un sens presque perpendiculaire à celui que nous avions dû suivre. C'était à cette embarcation qu'était réservé l'honneur que nous nous étions crus sur le point d'obtenir. En continuant à gouverner à peu près au nord-nord-est, l'officier qui montait le canot de *la Truite* avait vu le canal se resserrer insensiblement, le courant devenir plus vif, et dans un grand éloignement s'ouvrir un goulet d'un mille à peine de large, à l'extrémité duquel il avait distinctement aperçu la haute mer. Revenant sur ses pas, il avait débarqué sur un isthme de sable qui unissait les deux massifs distincts de la côte orientale. Traversant cet isthme, un fusil d'une main, une boussole de l'autre, il s'était trouvé au fond de la baie de l'Aventure. Le problème était donc résolu. Le canal à l'entrée duquel se trouvaient mouillées les corvettes avait deux issues; la terre qui en formait la rive orientale était une île, et c'était sur la face de cette île, tournée vers le soleil levant, que Furneaux avait mouillé en 1773, que Cook avait jeté l'ancre quatre ans plus tard.

Dès que cette nouvelle se fut répandue à bord des deux corvettes, elle y excita un enthousiasme impossible à décrire. On n'éprouvait qu'une crainte, c'est

que d'autres navigateurs ne tentassent un jour de nous disputer la gloire de notre découverte. Nous voulûmes donc prendre en quelque sorte possession de ce beau détroit en le traversant les premiers avec nos bâtiments. Le vent était contraire; pressé de poursuivre sa mission, l'amiral hésitait encore; mais le désir manifesté par les états-majors, par les équipages eux-mêmes, impatients de voir donner cette dernière sanction à nos droits, fut si vif, que l'amiral dut céder à un vœu unanime et continuer à s'avancer, en louvoyant, vers le nord.

Le détroit que nous remontions était si parfaitement abrité des vents du large, que nous n'y ressentions que des brises légères. Chaque soir nous laissions tomber l'ancre; dans la journée, pendant que les corvettes louvoyaient d'une rive à l'autre, nos embarcations nous suivaient à la remorque. De temps en temps on les envoyait jeter la seine au fond de quelque anse sablonneuse. Au bout d'une heure ou deux, on les voyait revenir chargées de poisson, de homards et de coquillages. Les chasseurs profitaient aussi de ces occasions pour se répandre dans l'intérieur. Ils aperçurent des bandes de cygnes noirs, mais il leur fut impossible de s'en approcher à portée de fusil. Ils tuèrent des perroquets, des perruches de plusieurs espèces, de gros cacatoès noirs à huppe couleur de feu, de petits cacatoès blancs à huppe jaune. Les naturalistes nous avaient

inoculé le goût des collections. Chacun à bord des corvettes avait la sienne. La recherche des coquilles était surtout le goût dominant. Les savants s'inquiétèrent d'une rivalité qui pouvait leur ravir des espèces inconnues. Ils adressèrent leurs réclamations à l'amiral, et il nous fut enjoint de leur soumettre le résultat de toutes nos pêches. Cet ordre, on le devine, n'eut d'autre effet que de porter chacun de nous à cacher plus mystérieusement que jamais ses trésors.

Ainsi que l'amiral l'avait prévu, il ne nous fallut pas moins de quatre jours pour traverser le détroit. Au moment d'en sortir, nous rencontrâmes sur la côte occidentale quelques naturels avec lesquels nous pûmes communiquer. Jusqu'alors nous avions observé sur plusieurs points des traces d'êtres humains, on avait même cru voir s'enfuir à travers les broussailles des sauvages portant pour tout vêtement une peau de kanguroo jetée sur leurs épaules; mais tous nos efforts pour entrer en relations avec les habitants du pays avaient été inutiles. Ce fut donc une grande satisfaction pour nous de ne pas quitter ces parages sans avoir constaté quelle race d'hommes vivait au milieu des forêts vierges dont nous avions à peine pu franchir la lisière. Notre première entrevue avec les sauvages fut des plus amicales. On leur fit accepter deux cravates, dont ils s'empressèrent d'entourer leur tête; un couteau qui leur fut présenté parut les effrayer, sur-

tout lorsqu'on fit mine de s'en servir pour leur en apprendre l'usage : ce fut bien pis encore quand, pour le rendre plus tranchant, on l'eut aiguisé, devant eux, sur une pierre. Nous eûmes, dans le courant de la campagne, l'occasion d'observer de plus près et avec plus de maturité les habitants de la terre de Van-Diemen. La première impression que leur aspect me fit éprouver, bien que j'eusse dû y être préparé par les récits du capitaine Cook et du capitaine Marion, fut singulièrement étrange. Je m'étonnai de trouver par une telle latitude, sous ce ciel aussi tempéré, aussi souvent voilé que le nôtre, des nègres aux cheveux laineux, aux extrémités grêles, semblables de tout point aux naturels de la Nouvelle-Guinée. Quand plus tard j'entendis soutenir des systèmes plus bizarres les uns que les autres sur l'origine des familles si distinctes qui peuplent notre globe, quand on disserta longuement devant moi sur la métamorphose qu'avaient pu subir les enfants d'une même souche transplantés sous des climats divers, je me rappelai les nègres de la terre de Van-Diemen. Sous le 43e parallèle, au milieu de forêts non moins sombres que les bois sacrés de la Gaule et de la Germanie, j'avais retrouvé les vrais fils de Cham dans toute la perfection de leur hideuse laideur [1].



1. Deux ouvrages anglais, dont l'un a été imprimé à Londres en 1829, l'autre à Hobart-Town en 1833, décrivent à peu près

Trente-sept jours après notre arrivée devant ces terres australes, auxquelles la science a donné depuis lors le nom de l'intrépide navigateur qui les découvrit le premier, nous sortîmes du détroit que nous pouvions aussi appeler notre conquête. Sur une étendue de vingt-quatre milles, ce détroit sans égal au monde offre partout des mouillages faciles et exempts d'écueils. A moins d'une encablure de la côte, on peut encore laisser tomber l'ancre avec la certitude d'avoir assez d'eau pour flotter. Une pareille découverte faite à l'extrémité d'un nouveau continent sans cesse battu par d'épouvantables tempêtes, sur le point même où Tasman et les navigateurs qui l'avaient suivi n'avaient voulu voir qu'un golfe périlleux dont ils avaient rendu le nom même redoutable aux marins, était déjà un des plus mémorables services que l'on pût rendre à la navigation. En passant dans le canal dont *la Truite* et *la Durance* leur avaient ouvert le chemin, les futurs explorateurs des mers australes éviteraient les fréquents coups de vent auxquels on doit toujours s'attendre lorsqu'on double un des caps qui terminent les grandes masses continentales du globe.

dans les mêmes termes les indigènes de la terre de Van-Diemen. « Their complexion is quite black, their hair woolly—their features flat and disagreable, a large flat nose with immense nostrils, lips particularly thick, a wide mouth—their limbs badly proportioned. »

Une température douce, quoique assez inégale, du moins pendant l'automne, des collines couvertes d'arbres, des ruisseaux abondants et limpides, des vallées et des plaines fécondes en pâturages, des rivages poissonneux, tout prêtait à ces lieux un charme inexprimable. Chacun de nous, fier de la part qu'il pouvait revendiquer dans le premier résultat de notre expédition, se plaisait à prévoir par quelles inépuisables largesses cette terre vierge récompenserait les efforts des hommes industrieux qui voudraient la féconder.

Nous étions à peine à deux milles du dernier goulet, que déjà les pointes qui en forment l'entrée s'étaient confondues avec les terres environnantes, et qu'il eût été impossible de soupçonner un détroit au fond de ce golfe. L'erreur de Tasman était donc non-seulement excusable, mais se fût sans aucun doute renouvelée pour nous, si la fortune ne nous eût pour ainsi dire conduits par la main. Sans le faux relèvement du rocher d'Eddystone, nous n'aurions, comme nos devanciers, songé à jeter l'ancre que dans la baie de l'Aventure. Après y avoir séjourné quelque temps, nous aurions soigneusement repris la route de Tasman, de Marion, de Furneaux et de Cook, évitant par-dessus tout de nous engager dans la sinistre baie des Tempêtes, ce nouveau golfe de la Syrte que la carte de Valentyn ouvrait à tous les vents. Bien des navigateurs nous auraient pro-



bablement suivis, sans avoir la pensée que la baie des Tempêtes pouvait en réalité valoir mieux que son nom. On eût continué à chercher des mouillages sur le pourtour extérieur où Furneaux avait trouvé la baie de l'Aventure, où Tasman et Marion avaient rencontré la baie de Frederik-Hendrikx; on eût longtemps encore respecté l'anathème dont Cook et Tasman avaient frappé les profondeurs du golfe dans lequel ils s'étaient abstenus de pénétrer, de peur de n'en pouvoir plus sortir. Grâce à notre heureuse méprise, ces préjugés se trouvaient dissipés. L'Europe allait savoir que, sur aucun point du monde, il n'existait des côtes mieux découpées, des rades plus spacieuses, des ports d'un accès plus facile qu'à l'extrémité méridionale de la terre de Van-Diemen. Quelques jours avaient suffi pour avancer de bien des années peut-être le moment où la civilisation viendrait s'asseoir sur ces lointains rivages.

Arrivés au point où s'étaient arrêtées les explorations du canot de *la Truite*, nous vîmes un nouveau golfe, et à gauche de ce golfe un immense bras de mer qui s'enfonçait encore vers le nord. Les vents malheureusement soufflaient de cette direction, et ils étaient trop frais pour nous permettre de tenter sans grande perte de temps une reconnaissance qui, pour être sérieuse, devait s'accomplir avec une sage lenteur. Ce fut donc un travail que nous nous rési-

gnâmes à remettre à une autre époque, car nous ne quittions la terre de Van-Diemen qu'avec l'espoir et la ferme intention d'y revenir. Au fond de la baie des Tempêtes, sur la rive droite de ce bras de mer dont nous levâmes le plan l'année suivante, s'élève aujourd'hui la capitale de la Tasmanie, la ville florissante d'Hobart-Town. De riants hameaux couvrent les collines, des champs chargés d'épis ont succédé aux forêts, de nombreux navires se pressent à l'embouchure de la Derwent, ingrate rivière qui n'a point conservé le nom que nous lui avions donné. Nos prévisions sur l'avenir de cette magnifique contrée se sont accomplies.... mais non pas, comme nous avions le droit de l'espérer, au profit de la France.



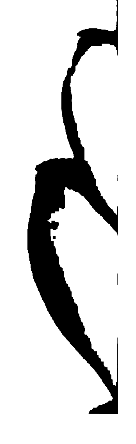
CHAPITRE V.

La Nouvelle-Calédonie, la Nouvelle-Irlande et les côtes de la Nouvelle-Guinée.

Le capitaine Cook avait fait en 1774 la reconnaissance de la côte orientale de la Nouvelle-Calédonie. Nous nous proposions, en quittant la terre de Van-Diemen, de reconnaître à notre tour la côte occidentale de cette île. Nous avions, pour atteindre l'île des Pins, séparée par un étroit canal de la Nouvelle-Calédonie, cinq cent vingt lieues environ à parcourir. Notre traversée fut facile, les vents soufflèrent constamment du sud-oüest, et le dix-huitième jour après notre départ nous aperçûmes l'île des Pins. Nous revînmes aussitôt sur nos pas pour contourner les récifs qui s'étendent au sud de la Nouvelle-Calédonie, et commencer à partir de ce point notre exploration.

Nous ne tardâmes point à faire l'épreuve des dangers qui nous attendaient dans la pénible mission que nous avions assumée. Trois jours après notre atterrage sur l'île des Pins, nous pensions avoir

doublé les récifs au vent desquels nous nous étions lentement élevés, lorsqu'au point du jour nous nous trouvâmes au milieu des brisants. La brise était très-fraîche, la mer grosse, l'espace dans lequel il nous était permis de louvoyer extrêmement resserré. *La Truite*, qui se trouvait en avant de *la Durance*, touchait à sa perte. Quelques évolutions manquées l'avaient portée si près des brisants, qu'elle n'en était plus qu'à quelques encablures. En ce moment critique, M. de Mauvoisis, qui était accouru sur le pont, prit lui-même le commandement : il mit une telle précision dans sa manœuvre, qu'il triompha de l'inertie de la corvette, et parvint à la faire abattre sur l'autre bord, pareil à un cavalier habile qui, ayant à conduire un animal rétif, sait user à propos de la bride et des jambes. S'il eût échoué dans cette dernière tentative, *la Truite* était inévitablement mise en pièces. On attribua le succès de M. de Mauvoisis en cette occasion à la précaution qu'il prit de filer, en même temps que l'écoute de foc, l'écoute de misaine. Je l'attribue plutôt à son remarquable sang-froid et à la solidité de ses nerfs. Au lieu de tenter un quatrième effort, lorsque la corvette était à peine remise d'une fausse manœuvre, il lui donna le temps de recouvrer sa vitesse; il accrut l'action du gouvernail, en laissant les voiles se gonfler franchement sous la brise et en augmentant ainsi le sillage. Par cette manœuvre, il se rapprochait, il est



vrai, du récif de manière à faire frémir les plus intrépides; mais quand, portant la barre sous le vent, il mit de nouveau les éperons aux flancs de la corvette, il trouva une machine vivante, prête à se détourner des brisants, comme si elle eût eu conscience du péril qu'elle courait. *La Durance* ne se fût sans doute point tirée, comme *la Truite*, d'une pareille position : elle dut son salut à son absence de toute qualité nautique. Pendant la nuit, elle s'était tellement arriérée, que, lorsqu'elle reconnut le danger de sa conserve, elle put manœuvrer en toute sécurité et s'éloigner sans peine des récifs en virant vent arrière.

Pendant neuf jours, nous côtoyâmes cette redoutable côte, tâtant tous les points de la barrière dont nous la trouvions toujours environnée. Nous poussions nos bordées jusqu'au pied des brisants sans rencontrer le fond avec une ligne de sonde de soixante brasses. En dedans de la chaîne continue des coraux, distante de cinq ou six milles du rivage et toute blanche d'écume, on distinguait parfaitement, du pont même des corvettes, la mer calme et bleue des bassins intérieurs. Il était évident que si nous trouvions une coupure dans le récif, cette coupure nous conduirait dans un excellent port. Aussi prenions-nous tous les soins imaginables pour ne pas dépasser pendant la nuit le dernier point relevé la veille. La côte, dont nous pûmes ainsi fixer avec pré-

cision les moindres détails, n'offrait pas la richesse de végétation qu'on est habitué à rencontrer sous les tropiques. Battue par les vents de sud-ouest, elle ne présentait qu'une succession de collines complétement déboisées. Près du rivage seulement, on apercevait de distance en distance quelques rares bouquets d'arbres. Les feux considérables qui s'allumaient chaque nuit sur les hautes montagnes de l'intérieur indiquaient cependant qu'au delà de cette zone dévastée, d'apparence si ingrate, il pouvait exister des plateaux couverts de forêts et des vallées propres à la culture.

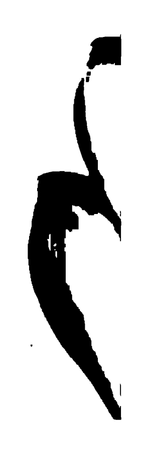
Il est peu de parages au monde que je n'aie visités dans le cours de mon active carrière : je n'en ai jamais rencontré où la navigation fût plus périlleuse que sur les côtes inexplorées de la Nouvelle-Calédonie. Chaque fois que mes souvenirs me reportent à cette époque si intéressante de ma vie, j'en conçois une *admiration* plus grande pour la persévérance et la rare intrépidité dont je fus alors témoin. Longer avec des bâtiments tels que les nôtres, et malgré des vents violents battant presque toujours en côte, une ceinture infranchissable de récifs, dont la sonde n'indiquait jamais l'approche, au pied desquels on pouvait venir se briser sans avoir la ressource suprême de jeter l'ancre, c'était une tâche digne des excellents officiers qu'on nous avait donnés pour chefs, et que leur habileté seule pouvait accomplir.



Il nous fallut quatorze jours pour déterminer ainsi pas à pas la configuration de l'île et du brisant qui l'enveloppe; mais où l'île finit, le brisant ne cesse pas encore : nous le retrouvâmes, souvent à l'improviste, sur un espace de plus de cinquante lieues. Semé de quelques îlots, interrompu par de larges coupures que nous n'eûmes pas le temps d'explorer, ce récif semble le prolongement sous-marin de la Nouvelle-Calédonie.

Nous avions lieu d'être satisfaits des résultats considérables obtenus en moins de huit mois de campagne. Ce n'était cependant qu'une faible partie des explorations dont nous avions accepté la tâche. Le temps des grandes découvertes était passé : on ne pouvait, comme au quinzième et au seizième siècle, se flatter de voir apparaître sur sa route des continents nouveaux, et conserver un chimérique espoir que le second voyage de Cook avait fait évanouir; mais il restait à fixer les contours et à déterminer les véritables positions de ces golfes immenses, de ces archipels sans limites, dont les navigateurs hollandais et espagnols n'avaient fait qu'entrevoir quelques points. En 1772 un officier français, M. de Saint-Alouarn, était venu atterrir près du cap Leeuwin, à la pointe sud-ouest de la Nouvelle-Hollande. A partir de cette pointe, il avait aperçu une côte courant à perte de vue vers l'est-nord-est. On savait que cette partie des terres aus-

trales portait le nom du capitaine hollandais Pierre Nuytz, qui l'avait découverte en 1627, et c'était à peu près tout ce qu'on en connaissait. M. de Saint-Alouarn n'était point pourvu des instruments nécessaires à un travail hydrographique : il n'ajouta que des renseignements assez vagues à ceux que les Hollandais nous avaient transmis. Tracer la configuration de la terre de Nuytz, c'était en réalité se donner la gloire d'une première découverte. A l'extrémité de cette terre, dont la direction générale se trouvait indiquée sur les cartes hollandaises, on voyait marqués deux groupes d'îles qui portaient les noms de Saint-François et de Saint-Pierre. De ces îles, situées à trois cents lieues dans l'est du cap Leeuwin, jusqu'à la partie méridionale de la terre de Van-Diemen, sur un espace de deux cent trente lieues du nord au sud, de deux cents lieues de l'est à l'ouest, tout était encore inconnu. On ignorait même si la terre de Van-Diemen faisait partie de la Nouvelle-Hollande, ou si elle en était séparée par un détroit : les navigateurs différaient d'opinion à cet égard, et les géographes demeuraient en suspens. Tel était le vaste champ d'exploration qui nous avait été spécialement réservé. Pour obéir à nos instructions, il fallait apporter à cette reconnaissance un soin particulier, et l'entreprendre aussitôt que nous aurions terminé nos travaux sur la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie.



Avec des bâtiments tels que les nôtres, nous ne pouvions songer à faire près de mille lieues contre le vent, qui dans ces parages souffle presque constamment du sud-est et du sud-ouest. Il nous fallait donc renoncer à nous rendre de la Nouvelle-Calédonie au cap Leeuwin en passant par la terre de Van-Diemen. Il n'y avait plus que deux chemins qui nous fussent ouverts : le détroit de Torrès, qui sépare la Nouvelle-Hollande de la Nouvelle-Guinée, ou la mer des Moluques, dans laquelle nous pouvions pénétrer en tournant la Nouvelle-Guinée par le nord. La seconde de ces routes fut celle que nous choisîmes. Bien que plus longue de quelques centaines de lieues, elle avait l'immense avantage de nous offrir la relâche d'Amboine. Nous avions l'espoir de trouver dans ce port hollandais, centre d'un commerce florissant, des ressources faute desquelles il nous eût été probablement impossible de poursuivre notre mission.

Partant de la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie pour gagner, par une voie presque inexplorée, la mer des Moluques, nous allions nous diriger à peu près au nord-ouest. Nous aurions ainsi à notre droite l'archipel des îles Salomon, devant nous la Nouvelle-Bretagne, à notre gauche l'archipel hérissé de récifs où Bougainville, qui l'avait découvert, avait failli s'égarer sans espoir de retour, et auquel il avait imposé le nom d'*archipel de la Louisiade*.

D'après les renseignements qui nous avaient été transmis, cet archipel semblait n'être qu'un prolongement de la Nouvelle-Guinée, et l'on ignore encore s'il en est séparé par des passages que les navires puissent franchir. Nous devions donc prévoir que, pour sortir du bassin dans lequel nous étions près de nous engager, nous aurions à choisir entre le canal Saint-George, qui sépare la Nouvelle-Irlande de la Nouvelle-Bretagne, et le détroit de Dampier, qui sépare la Nouvelle-Bretagne de la Nouvelle-Guinée.

J'ai déjà dit l'antagonisme qui, depuis le commencement de l'expédition, s'était manifesté sur nos corvettes entre l'histoire naturelle et l'hydrographie. Tout semblait conspirer en faveur de cette dernière science, les circonstances, dont personne n'est le maître, et la sympathie, dont chacun dispose à son gré. On ne doit point s'étonner que des hommes qui voyaient si souvent leur vie mise en péril par l'imperfection des cartes dont ils avaient à constater tous les jours les lacunes ou les erreurs, assignassent instinctivement le premier rang aux travaux qui pouvaient agrandir le domaine et assurer la sécurité de la navigation. L'histoire naturelle se plaignait que cette prédilection fût poussée jusqu'à l'injustice; elle contemplait avec désespoir les rivages que nous côtoyions sans cesse, et auxquels nous n'abordions jamais. Ces rivages qui lui fai-



saient éprouver le supplice de Tantale, c'était précisément le meilleur butin de l'hydrographie. Écueils, rochers, hauts-fonds, barrières infranchissables, rivages inaccessibles ou baies profondes et sûres, quoi qu'on pût rencontrer, du moment qu'on sortait des sentiers depuis longtemps battus, l'hydrographie était assurée d'y trouver son compte. Elle consignait sur ses cartes, avec le même soin religieux et le même enthousiasme, le brisant qu'elle était fière de signaler à la vigilance du marin et le port où elle l'invitait à entrer. A la voir grossir ainsi d'heure en heure son trésor, il était évident qu'elle aurait tout l'honneur et ferait toute la gloire de notre expédition. De tous côtés lui venaient de zélés auxiliaires, attirés par la sûreté et la simplicité de ses méthodes : l'histoire naturelle ne rencontrait au contraire que des indifférents qu'elle fatiguait de ses réclamations, ou des avares qui ne lui pardonnaient pas de convoiter leurs richesses.

Les naturalistes se plaignaient souvent, et, s'ils n'avaient pas toujours raison, ils n'avaient pas non plus, il faut en convenir, toujours tort de se plaindre. M. de Mauvoisis surtout était devenu pour eux un objet d'horreur : il s'était refusé à laisser convertir en musée et en laboratoire le logement dans lequel les officiers prenaient leurs repas. Un beau jour, les herbiers et les squelettes d'opossum ou de kanguroo avaient dû évacuer la grande chambre

de *la Truite*. *La Durance* avait naturellement trouvé convenable de suivre l'exemple de la corvette amirale. Là pourtant ne s'était pas bornée la persécution. Les coquillages, traqués dans leurs retraites, ne pouvaient plus pourrir en paix[1]; les poissons ne savaient plus où sécher, et enfin, dernier et plus sérieux grief, il avait été décidé que, pour éviter un gaspillage dont la prospérité de nos gamelles n'avait pas tardé à souffrir, quiconque, lorsque nous serions au mouillage, ne reviendrait point prendre ses repas à bord n'aurait le droit d'emporter pour tout approvisionnement dans ses excursions que de l'eau-de-vie, du biscuit, du fromage et du lard salé. A la signification de ce décret, les naturalistes s'étaient empressés de demander qu'à bord de chaque corvette une embarcation fût spécialement affectée à leur service. La prétention pouvait paraître au fond assez légitime, elle n'en était pas moins inadmissible, car, dès qu'on avait jeté l'ancre, on n'avait pas trop de tous les canots pour faire l'eau et le bois dont on avait un urgent besoin, et pour prendre en même temps des sondes.

1. Pour purger les coquilles qu'on voulait conserver de l'animal qui s'y trouve renfermé, on les plaçait dans un seau rempli de sable, et on les laissait enfouies jusqu'au moment où l'on jugeait la décomposition de l'animal assez avancée. Je laisse à penser les parfums que dégageaient tous ces *podridorios*, car, je dois l'avouer, l'ardeur des collections était telle que chacun avait le sien.



On promettait bien aux naturalistes qui profitaient du départ d'une des embarcations pour descendre à terre de les envoyer chercher sur le rivage aussitôt qu'ils s'y montreraient; mais ce sont là des paroles sans portée auxquelles on ne se fie plus dès qu'on a passé quelques mois à bord d'un navire de guerre. Les naturalistes éprouvèrent donc plus d'une fois de fâcheux mécomptes, et lorsqu'au retour d'une longue course ils s'étaient morfondus pendant des heures entières sur la plage, en dépit de leurs cris, de leurs gestes, de leurs signaux de reconnaissance ou de détresse, ils rentraient à bord, on le croira facilement, le front tout chargé de menaces et le cœur gros de protestations. Cruellement désappointés de n'avoir pu toucher terre sur la côte occidentale de la Nouvelle-Calédonie, dont ils s'étaient cependant empressés de signaler la structure à l'amiral comme particulièrement favorable aux recherches du minéralogiste, incapables d'apprécier à leur juste valeur toutes les difficultés qu'ajoutaient à cette effrayante navigation les mauvaises qualités de nos bâtiments, ils accusaient en secret nos chefs de manquer d'audace ou de sympathie pour leurs travaux. Lorsqu'ils apprirent la route que nous allions suivre pour gagner la terre de Nuytz, ils se promirent quelque dédommagement à toutes les déceptions qu'ils avaient éprouvées depuis le commencement de la campagne. Hélas! les longs voya-

ges, et surtout les voyages de découverte, ne se composent guère que de déceptions.

Lorsqu'on navigue dans les parages voisins de l'équateur, on a rarement à redouter ce que les marins appellent du mauvais temps : on y est plus souvent compromis par des calmes qui vous laissent à la merci des courants que par des brises trop fraîches ; mais on a des nuits de douze heures, des pluies torrentielles et des orages pendant lesquels, même au milieu du jour, on se trouve obligé d'errer à tâtons, car les terres dont on se trouve entouré si élevées qu'elles soient, disparaissent subitement sous l'épaisseur des nuages qui les enveloppent. Bougainville a peint avec une vérité saisissante, dans la relation du voyage de *la Boudeuse*, les difficultés d'une campagne de découverte dans ces mers d'une exploration en apparence si facile. La sonde, qui est pour le marin le bâton de l'aveugle, est ici d'un faible secours. C'est du sein des profondeurs de l'océan que les bancs de coraux surgissent, escarpés comme un mur, tranchants comme une hache. L'œil peut les distinguer quand la nuit n'a pas jeté son voile sur l'horizon ou que le soleil ne noie pas ces lueurs blanchissantes dans un flot de lumière, l'oreille n'en soupçonne pas l'approche, car les assises qui s'élèvent lentement du fond des mers s'arrêtent presque toujours à quelques mètres de la surface, et la vague est rarement assez creuse

pour venir se briser en grondant sur des hauts-fonds qui ne l'irritent par aucun obstacle. Au temps où naviguaient *la Truite* et *la Durance*, on était peut-être plus familiarisé qu'aujourd'hui avec tous ces dangers. Même dans les parages les plus connus, on se trouvait presque toujours en découverte, tant l'hydrographie était alors incomplète et superficielle Il fallait donc avoir l'œil prompt et exercé, l'oreille attentive, et s'habituer à pressentir les hauts-fonds à mille signes dont on a perdu le secret. Les bonnes cartes, les balises, les phares ont amolli nos enfants : les officiers d'aujourd'hui sont plus savants que nous ne l'étions peut-être; je suis quelquefois tenté de croire que nous étions plus marins.

En sept jours, nous arrêtâmes avec une précision suffisante la configuration des îles de la Trésorerie, de la côte occidentale de l'île Bougainville et de l'île Bouka, qui termine au nord-ouest l'archipel des îles Salomon. Nous rasions la côte de si près, que plusieurs pirogues montées par des sauvages à la peau noire et aux cheveux crépus purent venir à portée des corvettes échanger, contre nos mouchoirs de couleur et nos verroteries, leurs arcs, leurs flèches et leurs casse-têtes; mais l'amiral ne voulut jeter l'ancre sur aucun point. Il avait en vue une autre relâche. Deux fois nous nous crûmes au moment de toucher sur des bancs de coraux : nous les

franchîmes en les rasant presque de la quille. Si ces bancs eussent été d'un ou deux pieds plus rapprochés de la surface, nous étions perdus, car le courant nous maîtrisait, et nous n'avions aucun moyen d'éviter un danger dont nous avions cependant parfaitement conscience.

Des périls qui se renouvelaient tous les jours commençaient à ne plus nous émouvoir : nous savions d'ailleurs qu'ils étaient le lot habituel des missions semblables à celle que nous avions à remplir. Pour moi, je l'avouerai, la perspective d'un naufrage ne m'effrayait pas beaucoup : j'avais la tête remplie des relations des anciens voyageurs, et j'étais à cet âge fort avide d'aventures. Quoique bien jeune encore, j'avais cependant assez navigué déjà pour apprécier l'habileté et l'audace avec lesquelles nos corvettes étaient conduites à travers des labyrinthes d'écueils. Je me sentais pénétré d'admiration pour l'amiral, de respect pour les excellents officiers dont je recevais avec déférence les leçons, et je bénissais tous les jours mon étoile, qui m'avait conduit à si bonne école.

La reconnaissance de l'île Bougainville et de l'île Bouka terminée, deux détroits s'ouvraient devant nous, à une distance de quatre-vingts lieues l'un de l'autre. Le canal Saint-George nous faisait doubler la pointe occidentale de la Nouvelle-Bretagne; le détroit de Dampier nous conduisait entre la pointe

orientale de cette même île et la Nouvelle-Guinée. L'amiral crut devoir choisir le passage qui lui permettrait de longer la côte occidentale de la Nouvelle-Irlande, et de reconnaître, en continuant à se diriger vers l'ouest, le groupe assez considérable des îles de l'Amirauté. De la pointe septentrionale de l'île Bouka, nous fîmes donc route vers l'entrée du canal Saint-George, et avant de le franchir, nous jetâmes l'ancre, non loin de l'extrémité méridionale de la Nouvelle-Irlande, dans un havre d'un accès difficile, où le compagnon de Wallis, le capitaine Carteret, avait mouillé avant nous, et auquel il avait donné son nom.

C'était la première fois, depuis notre entrée en campagne, que nous nous trouvions en présence de la nature tropicale. Le havre Carteret nous la montrait dans toute son exubérance, mais aussi dans toute son inutile splendeur. Une de ces pauvres îles à demi submergées de l'océan Pacifique, qui n'ont d'autre trésor que la frange de palmiers qui les borde, nous eût offert plus de ressources que les forêts impénétrables de la Nouvelle-Irlande. Pour toute végétation s'offraient à nous des figuiers, des *pandanus*, des *baringtonia*, penchés sur l'eau calme où se miraient leurs grandes fleurs; des *tectonia* plus élevés que des mâts de vaisseau, des fougères, des orchidées et des *cycas* partout; des muscadiers sauvages dont le fruit, s'il m'en souvient bien, ne laissa pas d'embarrasser la science, encore un peu novice,

de nos naturalistes; — point d'arbres portant, comme le cocotier, au milieu de son vert panache, un lait rafraîchissant et une pulpe nourricière; — nul sentier d'ailleurs pour s'éloigner du rivage, nul espoir de pouvoir jamais percer l'épaisseur de ces bois où la tige des arbres disparaît sous des flots de verdure, et au sein desquels d'énormes caïmans se vautrent encore, comme aux premiers âges de la création, dans une fange chaude et fétide.

Nous étions au mois de juillet 1792. Bougainville, qui, dans la même saison, avait mouillé, non loin du havre Carteret, dans un port plus encaissé encore, qu'il avait désigné sous le nom de port Praslin, s'était plaint des pluies abondantes qui l'y avaient assailli pendant toute la durée de son séjour. Nous eûmes un sort semblable: les cataractes du ciel s'ouvrirent aussi pour nous, et durant les sept jours que nous passâmes au havre Carteret, nous aurions pu nous croire au milieu d'un nouveau déluge. Ce fut le tour des astronomes et des géographes de gémir : point de soleil pour fixer par des observations ce point important auquel nous voulions rattacher nos précédentes découvertes! La pluie tombait par torrent, et de la terre, pénétrée jusque dans ses entrailles, s'élevaient de lourdes vapeurs qui, après avoir rasé quelque temps le sol, finissaient par aller se confondre avec les nuages. Les naturalistes seuls pouvaient se promettre quelque profit de notre relâ-

che : il leur restait le rivage et le fond de la mer à exploiter; mais à cette besogne j'étais plus ardent qu'eux, et il eût fallu d'autres intempéries que celles que nous avions à subir pour m'empêcher d'enrichir ma collection de coquilles de nouvelles espèces. Dès le point du jour, j'étais sur la plage; j'errais au milieu des bancs de coraux dont les aspérités me faisaient souvent de cruelles blessures, je retournais les blocs dont le poids n'était pas excessif, je fouillais toutes les anfractuosités des roches que je ne pouvais pas déplacer. Lorsque je rencontrais une petite anse de sable fin, je m'étendais sur le fond, tenant de mon mieux ma tête hors de l'eau, avançant pas à pas, et promenant lentement mes mains autour de moi. Dès que je sentais quelque corps poli sous mes doigts, je me hâtais de fermer la main pour le saisir. Si le coquillage, plus prompt que moi, m'échappait, il était inutile de chercher à l'atteindre; il s'enfonçait dans le sable avec une telle rapidité, que je faisais de vains efforts pour le retrouver. Une seule chose troublait ces parties de plaisir : comme il pleuvait toujours, je n'avais aucun moyen de sécher mes vêtements et de reparaître à bord dans une tenue convenable. J'eus tout à coup une inspiration qui me parut des plus heureuses : je pliai et je mis soigneusement à l'abri mes effets, je me dépouillai même de ma chemise, et, sans inquiétude désormais pour l'avenir, je recommençai à parcourir le rivage

dans toute la nudité d'un Indien. Je n'avais malheureusement pas encore la peau d'un sauvage. De ce que je ne voyais plus le soleil, j'avais conclu que je n'en devais plus redouter l'influence. Hélas! ces nuages si noirs, qui semblaient me protéger, firent sur mon corps l'effet d'une lentille qui concentre à son foyer les rayons qui la traversent: je fus horriblement brûlé. Quand je rentrai à bord de *la Durance*, j'étais d'un rouge écarlate. J'eus un accès de fièvre très-violent, et je changeai de peau des pieds à la tête.

Notre séjour au havre Carteret fut d'ailleurs une circonstance fâcheuse pour la santé de nos équipages: les pluies continuelles que nous y avions rencontrées avaient répandu dans l'intérieur de nos bâtiments une humidité excessive, et l'on pouvait prévoir que cette humidité contribuerait à développer des maladies graves chez des hommes déjà épuisés par tant de fatigues. Le seul avantage que nous trouvâmes dans cette relâche, ce fut de renouveler aisément notre provision d'eau et de bois. Encore le bois, qu'il fallut embarquer aussitôt après l'avoir coupé, introduisit-il à bord des corvettes, conjointement avec nos vieilles plaies, — les rats, les cancrelats et les charançons, — la plaie non moins insupportable des scorpions. Les germes déposés sous l'écorce ne tardèrent pas à éclore, grâce à l'influence d'une chaleur humide, et une fois envahis par ces nouveaux insectes, nous fîmes de vains efforts pour en arrêter la propagation.

Les personnes qui avaient été le plus avides de relâches se montraient le plus empressées à quitter cet affreux séjour. Nous voulûmes profiter d'une brise trop faible encore pour mettre sous voiles. Le calme surprit *la Durance* dans la passe. Drossés par la marée sur une chaîne de brisants, nous nous hâtâmes de jeter l'ancre. En un instant, notre câble fut coupé par les roches. Heureusement une légère fraîcheur vint à souffler du sud, et nous permit de doubler les récifs; mais nous perdîmes une ancre, perte irréparable dans une campagne comme la nôtre, et qui pouvait plus tard avoir des suites funestes.

Bien que le temps ne cessât point d'être pluvieux et couvert, nous suivîmes la côte occidentale de la Nouvelle-Irlande sans nous en écarter jamais de plus de cinq ou six milles. Nous traversâmes le canal qui sépare cette grande île de l'île Sandwich, rangeant de très-près les îlots et les bancs qui obstruent l'étroit passage que nous remarquâmes entre la Nouvelle-Irlande et le Nouvel-Hanovre. De ce point, nous mîmes le cap sur les îles de l'Amirauté, distantes d'environ cinquante lieues. Nous laissâmes sur la droite les îles Portland, terres basses, environnées de récifs, et qui paraissaient se relier avec les plages à demi noyées de la pointe occidentale du Nouvel-Hanovre. La première île appartenant au groupe de l'Amirauté que nous aperçûmes fut l'île

Jésus-Maria, découverte en 1781 par le pilote espagnol Francisco-Antonio Maurelle.

L'île Jésus-Maria était entourée de récifs comme la plupart de celles que nous avions rencontrées depuis notre départ de la terre de Van-Diemen. Le bruit avait couru, je ne sais trop sur quel fondement, que les bâtiments de La Pérouse avaient dû faire naufrage sur une des îles de cet archipel. L'Europe entière s'était émue de la catastrophe qui avait terminé de si beaux travaux, et de tous côtés on cherchait à retrouver les traces de nos compatriotes. Quant à nous, aucune gloire ne nous eût semblé préférable à celle de sauver, s'il était possible, nos glorieux devanciers, ou, s'ils avaient tous péri, d'apprendre au moins au monde quel avait été leur destin. Nous serrâmes donc la côte de plus près encore que d'habitude, afin qu'aucun signal, s'il nous en était fait, ne pût échapper à nos regards; mais nous n'aperçûmes que des groupes de sauvages entièrement nus, dont la couleur d'ébène ne pouvait nous laisser aucun doute sur la race à laquelle ils appartenaient. La brise était très-fraîche, la mer grosse, et il nous fut impossible de mettre une embarcation à la mer.

L'exploration de l'île Jésus-Maria ne tranchait cependant pas d'une manière définitive la question que nous avions à cœur d'éclaircir, car elle s'était accomplie dans des circonstances peu favorables :

nous n'avions eu aucune communication avec les naturels. En admettant que l'île Jésus-Maria ne fût point le lieu même du naufrage, les habitants pouvaient avoir recueilli, par leurs relations avec les îles voisines, quelques détails sur ce grand événement. Nous avions distingué des pirogues en dedans des récifs; ces pirogues indiquaient un peuple navigateur, et tout autour de l'île Jésus-Maria se trouvaient semées d'autres îles, dont les plus éloignées étaient à peine distantes de vingt milles. Il eût donc été regrettable de quitter ces parages sans faire un nouvel effort pour obtenir des indications qui pouvaient nous mettre sur la trace de La Pérouse. Nous étions sans doute fort impatients d'atteindre les Moluques; nous n'en vîmes pas moins avec une joie véritable l'amiral donner l'ordre de passer la nuit en panne, et, dès que le jour fut venu, de se diriger, en remontant contre le vent, vers l'île qui paraissait être la plus orientale du groupe. Cette île était la Vandola, petite île de trois milles à peine de circonférence. A en juger par son étendue, on eût pu la croire inhabitée; mais dès qu'en approchant on eut distingué des cocotiers, on eut meilleur espoir. Les cocotiers dans l'Océanie sont comme les figures de mathématiques que le philosophe grec vit tracées sur le rivage! partout où l'on en aperçoit, on peut se tenir pour à peu près assuré de rencontrer des hommes.

Bientôt en effet nous pûmes discerner des pirogues échouées sur la plage, et près de ces embarcations des naturels dont l'attitude nonchalante n'annonçait point qu'ils se préparassent à venir à bord des corvettes. Nous étions bien résolus cette fois à ne pas manquer l'occasion d'une entrevue. Nous laissâmes arriver sous le vent de l'île, et chacune des corvettes mit une embarcation à la mer. Je reçus l'ordre de prendre place dans le canot de *la Durance*. Cette faveur me combla de joie. Je la devais, il faut bien que je l'avoue, à une petite inconséquence que je venais de commettre. Nous étions tous convaincus que c'était sur une des îles de l'Amirauté que nous devions rencontrer La Pérouse et ses infortunés compagnons. Lorsque nous commençâmes à manœuvrer pour nous placer sous le vent de la Vandola, les sauvages sortirent de leur apathie. On les vit se diriger en courant vers la partie du rivage à l'abri de laquelle s'étaient rangées nos corvettes. Nous ne manquâmes pas d'interpréter cet empressement soudain au gré de nos vœux. La Vandola allait nous rendre nos compatriotes! Chacun exprimait tout haut cet espoir. L'agitation, les gestes, les signes des habitants, tout semblait confirmer nos conjectures. J'étais placé près de notre commandant, lorsque inconsidérément je m'écriai : « On vient de brûler une amorce à terre! » Je venais de voir en effet quelque chose qui ressemblait beaucoup à la

fumée d'une amorce. Les insulaires, pour témoigner sans doute leur joie et nous souhaiter à leur manière la bienvenue, ramassaient des poignées de sable sur la plage et les lançaient en l'air. Cette poussière dispersée par le vent avait, à s'y méprendre, l'apparence d'une petite explosion. C'est là ce qui m'avait arraché une exclamation presque involontaire. M. de Terrasson, qui avait mieux vu et mieux jugé que moi, m'adressa de sévères reproches. Mon illusion cependant était excusable, et d'autres personnes l'avaient partagée. Ce fut probablement pour me faire oublier sa réprimande que notre excellent commandant eut l'extrême bonté de m'accorder une distinction à laquelle ni mon âge ni mon rang ne me donnant aucun droit.

Lorsque nous arrivâmes près de la côte, les sauvages accoururent en foule au-devant de nos canots. Les uns se mettaient à la nage, les autres couraient en riant sur les récifs. Tous semblaient animés de la plus grande confiance. Hommes et femmes se présentaient dans un état de nudité presque complet. Les femmes ne portaient au-dessus des hanches qu'une ceinture de petites branches flexibles dont les feuilles ne les couvraient pas jusqu'aux genoux. Les hommes avaient pour tout vêtement une seule de ces coquilles d'une parfaite blancheur que dans la famille des porcelaines on a désignées sous le nom de l'*œuf*. Le contraste que formait cette co-

quille, suspendue autour des reins par un cordon en fil de cocotier, avec une peau de la teinte la plus foncée, produisait un effet fort extraordinaire.

Dès que nous pûmes entrer en communication avec les habitants de la Vandola, toutes nos espérances s'évanouirent. Aucun des précieux débris que laisse le naufrage d'un navire européen, et dont ces insulaires n'auraient pas manqué de faire parade, ne se montrait à nos yeux : point de boutons d'uniforme pendus au cartilage du nez ou au lobe des oreilles, point de lambeaux d'étoffes sur les épaules des chefs, point de clous surtout au bout des zagaies. Ces lances, de quatre ou cinq pieds de long, ne portaient à leur extrémité qu'une pierre volcanique semblable à un morceau de verre noir taillé en pointe et tranchant sur les bords.

L'amiral nous avait autorisés à débarquer, si nous le jugions nécessaire : les récifs et la houle ne le permirent pas. L'île avait trop peu d'étendue pour préserver complétement la plage que nous avions devant nous du ressac. Nous nous tînmes donc aussi près que possible du rivage, et de là nous commençâmes nos échanges. Les pauvres insulaires avaient peu de chose à nous donner, mais ils nous cédaient sans peine tout ce que nous leur demandions, quelques cocos, leurs armes, et jusqu'à leur bizarre ornement. Quant à eux, ils paraissaient attacher peu de prix aux bagatelles que nous leur présentions,

même aux étoffes rouges, qui sur tous les points de l'Océanie avaient, au dire des voyageurs, un si grand prestige. Il fallut leur montrer un clou pour les émouvoir. La vue d'un couteau excita leur enthousiasme. Nous ne savons pas tout le prix du fer. Nés au milieu des bienfaits de la civilisation, nous ne soupçonnons pas ce qu'il en coûte d'en être privés. Les sauvages se rasent avec une coquille, creusent leurs pirogues avec des haches de pierre, en percent les bordages avec des esquilles d'os humains, jettent au poisson un grossier hameçon de nacre, assomment leurs ennemis à coups de massue, ou font de vains efforts pour les percer avec un bâton pointu garni de dents de requins. Que de choses la possession d'un morceau de fer peut simplifier pour eux! Aussi, dès que ce démon tentateur apparaît, c'en est fait de la loyauté des échanges. Adieu la naïve candeur du sauvage! adieu l'innocence de l'âge d'or! Si nous n'avions eu que des miroirs ou des mouchoirs rouges à offrir aux habitants de la Vandola, nous les eussions pris pour de petits saints; mais dès qu'ils reconnurent le fer, dont d'autres navigateurs ou les sauvages des îles voisines leur avaient probablement appris l'usage, ils montrèrent une rapacité et une mauvaise foi dont nous eûmes la sagesse de ne pas trop nous indigner.

Malgré cette entrevue infructueuse, nous conservions encore un reste d'espoir au fond du cœur.

Nous résolûmes donc de ne pas faire route pour les Moluques avant d'avoir soigneusement exploré les rivages des diverses îles qui composent le groupe de l'Amirauté. Nous côtoyâmes ainsi la grande île placée au centre de ce groupe, ou plutôt le cordon de récifs et d'îlots qui l'entoure. Nous rangeâmes de près les Ermitanos de Maurelle, la Boudeuse et l'Échiquier de Bougainville, l'île du Rour et l'île Matty de Carteret. Plus d'une fois nous eûmes l'espoir de découvrir dans la chaîne des brisants une coupure qui nous eût permis de pénétrer entre cette barrière et la terre. Quelques jours de relâche eussent été pour nos équipages fatigués d'un bien grand prix. Malheureusement la brise était la plupart du temps trop fraîche pour nous permettre de faire reconnaître la côte par des canots. Nous vîmes fuir l'un après l'autre derrière nous tous ces sommets couverts d'une opulente verdure, tous ces îlots ombragés de cocotiers dont le joyeux aspect insultait à notre détresse ; c'était la branche chargée de fruits qui se redresse dès qu'on y porte la main, la coupe qui se vide aussitôt qu'on l'approche des lèvres.

En voyant passer nos corvettes, les naturels lançaient leurs pirogues à la mer. Pour les attendre, nous mettions le plus souvent en panne ; mais, s'il nous arrivait de continuer notre route, les légers esquifs, tenus en équilibre par leur balancier et emportés par leur grande voile de natte, nous avaient

bientôt atteints ou dépassés. Nous ne pûmes jamais obtenir des sauvages qu'ils vinssent le long du bord. Ils se tenaient derrière les corvettes, prêts à fuir au moindre semblant d'agression. On plaçait sur une planche, qu'à l'aide d'une ligne de sonde on filait jusqu'à eux, les objets qu'on croyait de nature à les séduire ; la même planche rapportait à bord les cocos ou les armes que les sauvages nous offraient en échange. Ce mode de trafic pouvait donner lieu sans doute à quelque fraude, mais nous dûmes nous en contenter, puisque les insulaires, avec la méfiance si naturelle aux faibles, ne voulaient pas en accepter d'autre.

Après avoir dépassé l'île du Rour et l'île Matty, nous avions devant nous la mer libre pendant près de cent cinquante lieues jusqu'à l'entrée de l'immense baie du Geelwink, sur la côte de la Nouvelle-Guinée. Nous allions suivre la route que tracèrent à travers ces parages inconnus Lemaire et Schouten, lorsqu'après avoir découvert le détroit qui sépare l'île des États de la Terre-de-Feu, ils doublèrent pour la première fois le cap Horn, et arrivèrent par l'océan Pacifique aux Moluques. Nous laissâmes dans le sud la grande île Mysory, qui occupe à peu près le milieu de la vaste ouverture au fond de laquelle on ignorait alors si l'on trouverait un détroit ou un golfe, les deux îles de la Providence, le cap Goede-Hoop, les petites îles Mispalu, et attei-

gnîmes ainsi, souvent contrariés par des brises faibles et variables, l'extrémité occidentale de la Nouvelle-Guinée.

Le premier devoir, lorsqu'on entreprend un voyage de découverte, est de fuir constamment les sentiers battus, de rechercher les écueils avec le même soin que d'autres les évitent : nous remplissions cette obligation avec une conscience que la torpeur et la gaucherie presque incroyables de nos bâtiments rendaient d'autant plus méritoire. Au moment de pénétrer dans une mer que les navires portugais et hollandais avaient sillonnée pendant près de deux siècles, et où rien d'important ne restait à découvrir, nous nous promîmes, s'il s'offrait à nous quelque passage peu fréquenté encore, de le choisir de préférence à tout autre. Entre la Nouvelle-Guinée et l'île Salawaty s'ouvrait le détroit de Gallewo, encombré d'îles et semblant présenter un dédale au milieu duquel le navigateur le plus hardi eût pu craindre de s'égarer. Ce fut là le canal que nous voulûmes prendre. Des vents du sud s'opposèrent à l'accomplissement de notre dessein, et nous donnâmes dans le détroit contigu de Sagewien, qui se prolonge entre les îles Salawaty et Batenta. Ce passage était moins sinueux que le détroit de Gallewo ; il était aussi peu exploré et pouvait être non moins difficile.



Près d'un mois s'était déjà écoulé depuis notre

entrevue avec les habitants de la Vandola. Il y en avait plus de trois que nous avions quitté la terre de Van-Diemen. Nous aspirions ardemment après quelques jours de repos. *La Durance* se traînait avec une lenteur désespérante, surtout lorsque les vents devenaient contraires; elle obligeait constamment sa conserve à diminuer de voile ou à mettre en panne pour l'attendre. Souvent même *la Truite* devait, sous peine de s'exposer à une séparation, revenir sur ses pas et perdre en quelques instants la majeure partie du terrain qu'elle avait péniblement gagné. On imagine aisément combien cette nouvelle cause de retard était irritante, et à quelles récriminations elle pouvait prêter. Nous étions loin cependant d'être négligents ou de manquer d'audace; mais tous nos efforts ne réussissaient pas à compenser la déplorable infériorité de marche que nous avions pu constater dès le premier jour. *La Truite* était déjà engagée dans le détroit de Batenta, et se croyait certaine de l'avoir traversé avant la nuit, quand elle s'aperçut que nous étions restés trop en arrière pour la suivre; elle vira de bord et se dirigea vers nous, comme pour nous encourager et nous mieux montrer le chemin. Lorsqu'elle nous eut rejoints, elle se conforma tristement à notre paresseuse allure; mais aussi la nuit était-elle presque close quand nous arrivâmes à l'entrée du canal. Le vent tomba en ce moment, et ce fut la marée qui

nous fit franchir le détroit. Au point du jour, une légère brise s'éleva de nouveau, et bien que le courant eût cessé de nous être favorable, nous parvînmes, non sans avoir couru plusieurs bordées, à doubler l'île Sagewien, qui termine le détroit du côté de l'ouest.

Du détroit de Batenta jusqu'à Amboine, on compte quatre-vingts lieues environ : nous mîmes onze jours à parcourir cette distance. Laissant sur notre gauche l'île Mysole, nous passâmes, dans la crainte de nous souventer, entre l'île Bonoa et la pointe occidentale de Ceram. Amboine enfin apparut à nos yeux. Un plan de Valentyn nous guida dans la baie, vers le fond de laquelle nous devions prendre notre mouillage, et lorsqu'après quelques difficultés, fondées sur de trop futiles prétextes pour que l'amiral n'en triomphât point aisément, les autorités hollandaises eurent consenti à nous accueillir, nous laissâmes tomber l'ancre sous les murs du fort Vittoria avec la satisfaction du moissonneur qui dépose sa faucille près de la dernière gerbe. Il n'y avait pas encore un an que nous avions quitté la France, et nous avions déjà passé deux cent soixante-neuf jours à la mer.



CHAPITRE VI.

L'île d'Amboine et les côtes méridionales de la Nouvelle-Hollande.

L'île d'Amboine était le chef-lieu des établissements que cette grande association hollandaise, désignée sous le nom de *compagnie des Indes orientales*, possédait, depuis le milieu du dix-septième siècle, dans l'archipel des Moluques. On sait l'importance qu'eut autrefois le commerce, si secondaire aujourd'hui, du poivre, de la muscade et des clous de girofle. C'était pour arriver jusqu'aux *îles à épices* que les Portugais avaient fait le tour de l'Afrique, et les Espagnols le tour du monde, que les Hollandais, un siècle plus tard, s'étaient inutilement enfoncés au milieu des glaces de la Nouvelle-Zemble, que Lemaire et Schouten, trouvant toutes les voies fermées par la jalousie politique ou par le monopole commercial, avaient pénétré dans l'océan Pacifique après avoir découvert le cap Horn. Java et Sumatra produisaient le poivre; les Moluques seules

fournissaient la muscade et le girofle. La possession de ces îles fut donc vivement disputée : elle resta, malgré les efforts des Portugais et des Espagnols, à une compagnie de marchands hollandais. Éblouie par une prospérité sans exemple, cette compagnie ne tarda point à s'exagérer les nécessités de sa position. La crainte de la concurrence lui conseilla des exigences tyranniques et des occupations de territoires aussi superflues que coûteuses. Au moment où nos corvettes mouillèrent sur la rade d'Amboine, la compagnie ne portait plus qu'avec peine le fardeau des dettes qu'elle avait imprudemment contractées ; les colonies néerlandaises étaient entrées dans leur période de décadence transitoire, et cependant quelle majesté, quel aspect d'opulence elles gardaient encore !

Le jour même de notre arrivée, les naturalistes, les géographes, les astronomes, les officiers supérieurs allèrent s'établir à terre. Il ne resta plus à bord des corvettes que les officiers de service et ceux qui, comme moi, ne se trouvaient pas assez riches pour faire la dépense d'un autre logement. Cette privation me fut peu sensible. Nos bâtiments étaient mouillés si près du débarcadère et la mer était si calme dans ce beau bassin et dans cette saison, que nos communications avec la terre ne risquaient point d'être jamais interrompues. Elles furent en effet, de nuit comme de jour, et sans

qu'il en résultât le moindre inconvénient pour le service, aussi fréquentes que chacun pouvait le désirer. Je ne me fis donc pas faute de profiter de tous les instants de liberté qui m'étaient accordés, et je ne bornai pas, comme on pense bien, mes promenades à l'enceinte de la ville. Je ne crois pas qu'il ait jamais existé un homme plus heureux que je l'étais à cette époque de ma vie. Sans être doué d'une force athlétique, je jouissais d'une santé excellente, et je me sentais tout à la fois léger de corps et d'esprit. La timidité que me faisait éprouver mon défaut d'instruction première avait, grâce aux études auxquelles je n'avais cessé de me livrer depuis le commencement de la campagne, fait place à une confiance qui n'excluait pas, Dieu merci, une certaine réserve. J'écoutais encore beaucoup plus que je ne parlais, mais personne n'eût pu se dire plus leste ou plus hardi que moi, ou plus disposé à obliger un camarade. Je n'avais pas d'autre ambition, et c'était, il faut bien le dire, en ces temps si éloignés déjà, celle de la plupart des jeunes gens de mon âge. Tout venait alors mieux à point qu'aujourd'hui : les précoces docteurs étaient rares, les hommes sérieux et pratiques ne l'étaient pas. On rencontrait beaucoup de ces vertes vieillesses qu'on se plaint de ne plus trouver de nos jours. On les verra revenir, je ne crains pas d'en répondre, quand on aura rendu à la jeunesse la

vie active et insouciante que nous menions il y a soixante ans.

J'ai vu trop de choses dans le cours de ma longue carrière pour n'en avoir pas oublié beaucoup. Je me souviens cependant encore, comme s'il n'y avait que quelques mois que j'eusse quitté Amboine, de l'aspect éblouissant de cette nature féconde jusqu'à la prodigalité. Des arbres se perdent dans les nues ou étendent au loin leur ombrage, d'autres sont chargés de fleurs, et de leur écorce même s'exhalent des parfums. Le moindre souffle qui les agite porte au loin mille senteurs et remplit l'air de je ne sais quelle poussière embaumée; on dirait que les ailes des vents en sont appesanties, tant la brise dans ces parages est ordinairement tiède et paresseuse. Les oiseaux, les insectes, les reptiles, les poissons même sous l'eau transparente où l'œil peut les suivre, les coquilles et les madrépores sur leur tapis de sable, tout a le doux éclat de la fleur, les feux de l'émeraude et du rubis; tout reflète ou la verdure des bois ou les nuances changeantes du jour. C'est surtout au moment où ce monde enchanté s'éveille et s'épanouit aux premières clartés qui paraissent à l'horizon qu'on est frappé du spectacle de son éternelle jeunesse et de sa majestueuse beauté : il semble que c'est ainsi que la terre a dû sortir des mains qui la dégagèrent du chaos, et qu'on assiste au matin de la création.

Notre séjour à Amboine, où nous nous arrêtâmes près d'un mois, rendit aux plus découragés des forces pour une nouvelle campagne. Après avoir conduit le lecteur le long des côtes de la Nouvelle-Calédonie, je ne veux point l'obliger à nous suivre dans la longue et périlleuse exploration de la terre de Nuytz.

Le seul Homère peut aux grands combats d'Hector
Ajouter des combats et des combats encor!

J'ai vu là cependant mieux qu'ailleurs ce que peuvent le sang-froid et le coup d'œil du marin. Si je livre à l'oubli cette partie de nos travaux hydrographiques, je ne sacrifierais pas aussi aisément le souvenir de l'habile manœuvre à laquelle nos corvettes, dans la circonstance la plus critique, durent leur salut.

C'était par une belle matinée de décembre, c'est-à-dire au cœur du printemps dans l'hémisphère austral. Nous nous étions hardiment engagés entre un groupe d'îlots et la terre. Le vent, soufflant de l'ouest-nord-ouest, suivait la direction même de la côte, le temps conservait la plus belle apparence; le baromètre cependant commençait à baisser. Plus d'expérience de ces parages nous eût appris le danger qui nous menaçait. A mesure que nous avancions, les vigies annonçaient de nouveaux îlots ou de nouveaux écueils. Du côté du sud, à dix ou onze

milles, s'étendait un immense brisant au milieu duquel apparaissaient quelques têtes de roches, et qui, tout blanc d'écume, rappelait à nos vieux marins la fameuse chaussée de Sein, tombeau de tant de navires sur les côtes de Bretagne. Vers l'est, un nouveau groupe d'îlots nous barrait complétement le passage. Nous songeâmes à rétrograder, comptant que le chemin qui nous avait conduits à l'entrée de cet archipel pourrait nous en faire sortir; il était déjà trop tard. La brise fraîchissait, la mer devenait de moment en moment plus creuse. Nos bordées inutiles nous ramenaient toujours au même point. *La Durance*, qui à tous ses défauts joignait celui de mal gouverner et d'incliner beaucoup à la moindre brise, manqua plusieurs virements de bord : aussi se trouva-t-elle bientôt arriérée de plusieurs milles. Vers deux heures de l'après-midi, le vent tourna au sud-ouest, et prit une telle impétuosité, qu'il nous fallut serrer nos huniers et rester sous nos deux basses voiles. Dès lors nous n'allâmes plus qu'en dérive; notre sort ne pouvait être douteux. Si nous réussissions à échapper pendant quelques heures encore aux roches qui surgissaient pour ainsi dire sous nos pas, nous n'aurions fait que retarder notre naufrage. Ce naufrage s'accomplirait au milieu des horreurs que peuvent ajouter à de pareilles scènes le désordre et l'obscurité de la nuit. Notre commandant jugea le moment venu de réunir les



officiers en conseil. Les débats furent longs, les avis fort opposés. Les plus anciens officiers voulaient mettre leur espoir dans un changement de vent, et ils insistaient pour que l'on continuât à louvoyer. Un enseigne de vaisseau nommé Baudouin fut d'un avis contraire; il était monté sur les barres de petit perroquet pour examiner les dangers dont nous étions environnés, et avait cru entrevoir dans la configuration de la côte une chance inespérée de salut, sinon pour nos corvettes, du moins pour leurs équipages. Le vent nous poussait insensiblement vers l'ouverture d'une grande baie dont l'entrée était, il est vrai, obstruée par des bancs et de nombreux îlots; mais ces obstacles ne devaient point être assez continus pour ne pas offrir quelque passage. C'était ce passage que, selon Baudouin, il fallait aller résolûment chercher. Si on le découvrait, nul doute qu'on ne trouvât à l'abri de quelque îlot un mouillage tenable, et à défaut de mouillage, une plage de sable sur laquelle on s'échouerait pour se cramponner aux débris des corvettes, ou gagner la terre à la nage. Chacun finit par se ranger à cette opinion. Nous laissâmes donc arriver vent arrière sur les brisants, sans autre voile que la misaine. Baudouin, du haut des barres de petit perroquet, dirigeait la route, et moi, comme étant le plus agile, je restais près de lui, me chargeant d'aller transmettre, chaque fois qu'il le fallait,

ses avis ou ses observations au commandant. Nous étions emportés par le vent et poussés par une mer énorme, qui, pareille à la barre d'un fleuve, venait rouler jusque sous notre poupe ses tourbillons d'écume et de sable. Le mugissement de la vague, le sifflement de la brise à travers les cordages produisaient un tel tumulte, que les commandements de l'officier pouvaient à peine se faire entendre. C'était une scène à frapper de terreur un équipage moins éprouvé que le nôtre. L'émotion cependant était grande, même parmi ces hommes habitués dès l'enfance à jouer leur vie dans de semblables hasards, et la plus vive anxiété se peignait sur toutes les figures.

Nous approchions ainsi de la terre avec une effrayante rapidité. Il fallait nécessairement changer de route et longer quelque temps l'effroyable barrière pour chercher la coupure par laquelle on pourrait la franchir; mais cette manœuvre était impossible, si l'on ne commençait par amurer la grand'voile. Avec la misaine seule, nous n'eussions fait que dériver; la mer en moins d'un quart d'heure nous eût jetés sur les récifs. La tempête était alors dans toute sa force. Déployer une voile par un temps pareil, sans que le vent la mît en lambeaux, n'était pas chose facile; notre unique espoir de salut dépendait pourtant du succès de cet effort. Des marins pourraient seuls comprendre quels soins prit l'équipage



pour développer lentement le tissu précieux, dont les plis contenaient la vie ou la mort de cent neuf hommes. La grand'voile fut enfin amurée et bordée. La toile était neuve, les ralingues solides; le fond se gonfla comme une outre, mais ne creva pas. *La Durance* avait déjà dévié de sa route, et ne fuyait plus devant la tourmente. Courbée sous la pression de la brise, qui la prenait alors en flanc au lieu de la pousser de l'arrière, elle traçait péniblement son sillon à travers les vagues, et sa membrure essuyait de formidables chocs.

Notre brave et habile camarade suivait, du haut des barres, les progrès de la corvette le long de la chaîne menaçante où nulle interruption ne se montrait encore. La mer autour de nous, et partout où nous portions les yeux, ne semblait qu'un brisant. Là même où un vaisseau de ligne eût trouvé en temps ordinaire assez d'eau pour flotter, la tempête ouvrait un abîme, et formait dans le creux de la vague un écueil. Il fallait un œil bien exercé pour découvrir entre ces lames furieuses celles qui ne se heurtaient pas sourdement à quelque haut-fond. Tout à coup Baudouin me saisit le bras, et me fait remarquer près du cap que nous avions laissé le matin même sur bâbord, et à la hauteur duquel le vent de sud-ouest vient de nous ramener, un étroit espace où la vague, toujours blanche d'écume, ne rejaillit pas cependant en poussière vers le ciel.

A gauche, un îlot assez élevé paraît rompre l'effort de la mer qui le contourne ; à droite, un écueil à fleur d'eau se prolonge jusqu'à terre. Nous laissons de nouveau arriver vent arrière, et faisons route vers cet abri douteux. La passe, quoique étroite, était profonde. L'îlot avait près d'un mille et demi d'étendue. Déjà nous commencions à sentir l'abri de la pointe basse que cet îlot sauveur projetait vers le sud-est. La sonde indiquait vingt-trois brasses. Nous pouvions donc sans crainte continuer notre route et nous enfoncer dans la baie, certains d'y trouver un meilleur mouillage; mais ici, comme dans un naufrage resté célèbre[1], les commandements de l'officier de manœuvre furent mal compris, ou une terreur panique devança ses ordres. La misaine était à peine carguée, que les deux ancres de bossoir tombèrent à la fois. La corvette s'arrêta brusquement; grâce à la bonne qualité du fond, qui céda au premier effort, elle ne cassa pas ses ancres : cette précipitation n'en fut pas moins très-fâcheuse. En continuant notre route quelques instants encore, nous eussions été parfaitement abrités de la mer et du vent; à l'endroit où nous avions jeté l'ancre, nous éprouvions de tels tangages, qu'il était douteux, si le temps ne s'embel-

1. Le naufrage du vaisseau *le Superbe* en 1833, à l'entrée du port de Parakia, dans l'île de Paros.

lissait bientôt, que nous y pussions résister. La mer, après avoir déferlé sur une pointe de roches trop basse pour nous protéger complétement, arrivait en longues ondulations jusqu'à nous, et aucun obstacle ne nous défendait de la violence du vent. Dans une position si critique, tout le monde mit la main à l'œuvre ; quelques minutes suffirent pour débarrasser *la Durance* de ses mâts de hune, de ses vergues et de tous les objets qui pouvaient offrir quelque prise à la tempête.

La Truite, qui, sans être un navire fin voilier, avait cependant des qualités infiniment supérieures à celles de *la Durance*, avait continué à se tenir sous ses deux basses voiles en nous observant. L'avance qu'elle avait prise le matin, quand le vent était encore maniable, avait rendu sa situation moins précaire que la nôtre ; mais la nuit approchait, et depuis que le vent avait passé au sud-ouest, *la Truite* ne pouvait échapper à une destruction certaine qu'en suivant notre exemple. Aussitôt que nous nous étions sentis affermis sur nos ancres, nous lui avions signalé qu'elle pouvait venir au mouillage : elle hésitait encore, nous croyant mouillés nous-mêmes en pleine côte. La nuit la décida, nous la vîmes laisser arriver, et par nos signaux nous lui indiquâmes la route qu'elle devait suivre pour nous rejoindre. Je ne sais si ce furent les mêmes émotions qui causèrent à bord de *la Truite* la même faute

qu'à bord de *la Durance,* mais cette corvette n'eut pas plutôt doublé la pointe qui nous abritait si imparfaitement, qu'elle laissa aussi tomber l'ancre. Elle mouilla de cette façon si près de nous, que sa poupe rasa notre beaupré ; si elle nous eût abordés, les deux bâtiments coulaient infailliblement à fond. Quand *la Truite* eut filé du câble, elle se trouva par notre travers à petite distance, un peu plus abritée que nous ne l'étions du vent et de la grosse mer. Ses tangages cependant furent si forts, qu'après avoir calé les mâts de hune et amené les vergues sur le pont, on crut devoir prendre toutes les dispositions pour couper au besoin la mâture. C'était un spectacle terrible que celui de nos deux bâtiments dépouillés de tous leurs agrès, livrés aux mouvements désordonnés d'une mer épouvantable et plongeant à chaque coup de tangage leur gaillard d'avant jusqu'à l'eau. La nuit fut affreuse ; l'ouragan n'avait rien perdu de son impétuosité. A quelques centaines de mètres derrière les corvettes s'étendait un banc de roches sur lequel la mer déferlait avec fracas. Nous ressentions les plus vives inquiétudes, craignant, non sans raison, que nos câbles ne pussent résister longtemps à de telles secousses. Un câble-chaîne, invention nouvelle dont peu de navires faisaient alors usage, était attaché à notre maîtresse ancre. Ce câble, mal éprouvé, vint soudain à se rompre : je n'essayerai pas de décrire la perplexité dans la-

quelle cet incident nous jeta. Le chanvre heureusement fut plus fort que le fer. Nos deux autres câbles nous maintinrent à notre poste. Une heure après cette première avarie, notre barre de gouvernail se brisa en deux morceaux. Une barre de rechange qu'on se hâta de mettre en place eut le même sort. Le gouvernail, n'étant plus maintenu, se mit à secouer la poupe de la corvette de telle sorte que tout l'arrière en fut ébranlé. On voulut, à l'aide de coins, essayer de le contenir; les coins furent broyés. Le reste de cette effroyable nuit fut employé à confectionner, avec deux bordages de chêne, une nouvelle barre et à prendre toutes les précautions possibles pour prévenir la perte de notre gouvernail.

Au point du jour, le baromètre remonta, et le temps s'embellit. Un officier de *la Durance* fut chargé de sonder la baie. Il débarqua sur l'îlot qui nous avait si miraculeusement sauvés, et trouva qu'à toucher le rivage, il n'y avait pas moins de quatre brasses d'eau. Nos corvettes pouvaient donc s'y mettre, comme sous un môle, à couvert du vent et de la mer du large. Notre premier soin fut de profiter de ce renseignement et de prendre un meilleur mouillage que celui où nous avions subi de si cruelles angoisses. Nous établîmes nos forges à terre, et nous y procédâmes à la réparation de notre chaîne ainsi qu'à la confection de quelques ferrures destinées à consolider notre poupe ébranlée.

Je fus des premiers à gravir jusqu'au sommet de l'îlot à l'abri duquel nous étions mouillés; de cette élévation, le regard embrassait toute l'étendue de la baie. Certes nous avions sujet de bénir la Providence, qui nous avait, au milieu de la plus épouvantable tourmente, guidés à travers un pareil labyrinthe. On n'apercevait de toutes parts que des écueils à fleur d'eau, des brisants ou de larges plaques blanchâtres, indices de hauts-fonds d'autant plus dangereux qu'ils étaient moins près de la surface, et par conséquent moins visibles. Il est difficile de comprendre comment nous avions pu arriver jusqu'au port de refuge qui, au moment même où nous allions perdre tout espoir, s'était soudainement ouvert devant nous; mais il eût fallu que le ciel à ce premier bienfait en ajoutât un autre. Il y avait déjà deux mois que nous avions quitté Amboine, et il devait nous rester trois ou quatre cents lieues de côte à reconnaître avant d'arriver au point de jonction ou de séparation, — nous ne savions encore lequel, — de la terre de Nuytz et de la terre de Van-Diemen. Pour accomplir cette reconnaissance, il nous fallait absolument renouveler notre provision d'eau sur la route. En prévision des difficultés que pourraient présenter à cet égard des côtes réputées stériles et désertes, la ration accordée à chaque homme avait été successivement réduite. Elle n'était plus depuis quelque temps que d'une bouteille par

vingt-quatre heures, et encore cette eau, corrompue par son long séjour dans les futailles, chargée de débris végétaux comme toute celle que l'on fait sous les tropiques, exhalait-elle une odeur fétide qui soulevait le cœur. La chaleur était excessive, car nous nous trouvions sous le parallèle de trente-quatre degrés dans les premiers jours d'un été austral et en face de dunes de sable d'une blancheur éblouissante, dont la réverbération contribuait à élever beaucoup la température. Aussi la privation d'eau nous paraissait-elle de toutes nos misères la plus insupportable. J'en souffrais plus qu'un autre, par la raison que je ne buvais pas de vin. Continuellement en proie à une soif ardente, j'essayais de donner le change à ce besoin impérieux, en me servant d'un chalumeau pour absorber plus lentement ma ration, et atteindre ainsi le moment, attendu avec tant d'impatience, d'une nouvelle distribution. Si quelques gouttes de pluie venaient à tomber, on me voyait à l'instant accourir sur le pont avec toutes les bouteilles que je possédais; mais ces bouteilles se remplissaient d'une eau qui, en passant sur le gréement, avait contracté un goût tellement âcre, qu'elle avait cessé d'être potable. Elle produisait dans la gorge une irritation qui était bien loin d'apaiser la soif dont j'étais dévoré. Ce continuel état de souffrance m'inspira de mauvaises pensées. J'avais remarqué qu'en dehors du couronnement, à

cette partie du navire qui domine la poupe, nos naturalistes avaient fixé un appareil destiné à mesurer la quantité d'eau qui tombait dans l'espace de vingt-quatre heures. Cet appareil était fort simple : il se composait d'une bouteille placée sur un arc-boutant et surmontée d'un vaste entonnoir dont la surface était calculée à l'avance. La tentation était trop forte ; j'y succombai, je l'avoue à ma honte. Plus d'une fois je saisis la fatale bouteille, la vidai d'une haleine, et la replaçai avec soin. Cette fraude ne fut connue de personne, car je me gardai bien de jamais m'en vanter. J'ai réfléchi depuis aux suites que pouvait avoir eues ma faiblesse. Si nos savants ont tiré quelques conséquences de leurs observations, le résultat doit être entaché d'erreurs graves. Je souhaite qu'il ne soit pas trop tard pour les rectifier.

Dès qu'on eut pu juger à vue d'oiseau du dédale au fond duquel nous avions pénétré, on expédia de tous côtés des embarcations pour en sonder les détours. D'autres canots reçurent la mission de visiter les îlots les plus considérables et d'explorer le contour de la baie pour y chercher ce que nous désirions trouver par-dessus tout, une aiguade. On ne rencontra qu'un mince filet d'eau que nos équipages altérés auraient épuisé en un jour. On ne saurait se figurer un aspect plus désolé que celui de la côte sur laquelle avaient lieu tant d'investiga-

tions inutiles. Huit jours après avoir jeté l'ancre sur cette côte inhospitalière, nous remîmes sous voiles. Un peu émus encore des périls auxquels nous venions d'échapper, nous consacrâmes cependant une semaine tout entière à croiser, malgré des vents violents, entre les divers groupes d'îlots que nous continuâmes à rencontrer sur un espace de plus de cent vingt milles. Quand nous fûmes à peu près certains qu'aucun récif ne se trouvait en dehors du pénible sillon que nous venions de tracer, nous nous dirigeâmes, serrant toujours la terre, nous en approchant souvent à moins d'un mille, vers les îles Saint-Pierre et Saint-François, distantes d'environ deux cents lieues. Ces deux groupes formaient l'*ultima Thule* de Pierre Nuytz, qui les avait découverts en 1627. Si nous étions assez heureux pour y trouver un mouillage et une aiguade, nous aurions certainement la gloire de pousser notre reconnaissance jusqu'à la terre de Van-Diemen, et de compléter ainsi la description d'une île assez étendue pour qu'on pût la considérer comme la cinquième partie du monde.

Les premiers jours de l'année 1793 nous trouvèrent à quelques milles d'une côte basse, à demi noyée, bordée d'arbres qui semblaient avoir pris racine au milieu de l'eau. De gros vents de sud-est roulaient jusqu'à terre des vagues qui avaient pris naissance au pôle. Les îles Saint-François n'étaient

plus qu'à vingt-cinq lieues, mais les vents, loin de nous y pousser, nous en écartaient malgré nous. Notre détresse était devenue extrême : *la Durance* n'avait plus que trente barriques d'eau et la ration qu'on nous distribuait avait dû être réduite, bien que déjà insuffisante. Qu'arriverait-il si une nouvelle relâche ne nous offrait pas plus de ressources que celle que nous venions d'abandonner ? Sans doute notre persévérance pouvait être couronnée de succès, et alors quel honneur pour le moindre d'entre nous ! Mais si le sort continuait à se montrer contraire, ne serait-il pas trop tard pour tenter de gagner la terre de Van-Diemen ? Les tourments de la soif ne menaçaient-ils pas déjà notre existence? Il fallait s'incliner devant une nécessité impérieuse : une plus longue obstination pouvait avoir des conséquences que les plus hardis n'osaient envisager sans frémir. Le commandant de *la Durance* fut le premier à ouvrir cet avis. L'amiral voulut attendre un jour encore, espérant que la constance d'une fortune ennemie se lasserait. La direction des vents, qui continuèrent à souffler de l'est avec un redoublement de violence, fut accepté comme un arrêt du destin. On garda au fond du cœur la pensée de revenir un jour compléter des travaux qui seraient le principal trophée de notre expédition, mais on comprit qu'il était impossible de poursuivre notre œuvre dans la situation déplorable où nous nous trouvions. Néan-

moins, avant de donner l'ordre de changer de route, l'amiral ne put s'empêcher de jeter un dernier regard sur ces bords désolés dont nous avions reconnu près de trois cents lieues sans y trouver l'apparence du plus chétif ruisseau. Le moindre symptôme favorable le ramenait à ses premiers desseins; mais l'aspect de la terre était toujours le même, la brise demeurait invariable. Il se détourna en soupirant, et les corvettes se dirigèrent vers la baie profonde et sûre d'où, l'année précédente, nous étions partis avec un meilleur espoir.

CHAPITRE VII.

L'archipel des Tongas.

Qu'ils sont rares les équipages assez favorisés du sort pour garder après douze mois de navigation l'esprit d'ordre et de paix qui a présidé à leurs premiers travaux! Le temps à bord exerce si vite son action fatale sur les âmes les mieux douées! Il met si vivement en saillie les moindres bizarreries de caractère, les moindres aspérités morales! Cette période critique qu'on ne saurait voir s'ouvrir sans quelque appréhension, la seconde année d'une campagne maritime, venait de commencer pour *la Truite* et *la Durance*. Nous n'étions revenus au port qui avait reçu nos corvettes à leur première apparition dans les mers australes qu'avec l'intention d'en repartir bientôt pour visiter de nouveau les régions où d'importants résultats avaient déjà marqué notre passage. Par quel enchaînement de circonstances une expédition scientifique si heureusement commencée dévia-t-elle de son but? Comment les dissensions po-

litiques de la mère-patrie trouvèrent-elles un écho parmi des hommes à qui de cruelles épreuves auraient dû faire de la concorde le plus doux des devoirs et le plus impérieux des besoins?... Quelques jours de ce calme trompeur qui précède les orages, puis une longue série de désastres, voilà ce qu'il me reste à raconter pour clore le récit de mon éducation maritime.

Une fois de retour à la pointe méridionale de la terre de Van-Diemen, nous ne voulûmes quitter le théâtre de notre découverte qu'après l'avoir exploré dans toutes les directions. Nos embarcations pénétrèrent jusqu'au fond de tous les bras de mer qui venaient aboutir à l'admirable canal que *la Truite* et *la Durance* avaient traversé les premières. Lorsqu'après quarante jours d'explorations patientes nous quittâmes la baie de l'Aventure, où nous avions tenu à honneur de jeter aussi l'ancre, nous avions imprimé à la mer intérieure, dans laquelle seuls encore nous avions pénétré, la trace indélébile de notre passage. L'exploration de la partie méridionale de la terre de Van-Diemen appartient tout entière à l'hydrographie française; mais c'est un chirurgien de la marine britannique qui a eu le bonheur de résoudre le problème dont nous avions dû abandonner la poursuite. Parti de Sydney dans une frêle embarcation, Bass traversa le premier le détroit qui gardera éternellement son nom. Il constata ainsi la séparation

de la Nouvelle-Hollande et de la terre sur laquelle, le 24 novembre 1642, avait abordé Tasman. Le lieutenant Flinders compléta cette intéressante découverte en franchissant le détroit de Bass sur la goëlette *le Norfolk*, et en ne rentrant à Sydney qu'après avoir fait le tour de la terre de Van-Diemen. Quant à nous, d'autres soins allaient nous éloigner des mers australes : des complications imprévues devaient nous empêcher à jamais d'y revenir. De même que nous avions exploré une seconde fois la terre de Van-Diemen, nous étions résolus à explorer de nouveau l'Océanie. Nous voulions y décrire le même cercle autour de la Nouvelle-Hollande, mais en élargissant ce cercle vers l'est d'environ trois cents lieues, afin d'y comprendre l'archipel des Tongas, auquel le capitaine Cook, entre toutes les îles de l'Océanie centrale, avait réservé le nom d'archipel des Amis.

Les îles Tongas, découvertes par Tasman en 1643, avaient été retrouvées par Cook cent trente ans plus tard. Lapérouse n'avait fait que les entrevoir ; mais l'illustre capitaine anglais, invinciblement attiré vers ce doux rivage, y avait reparu trois fois et y avait fait en 1777 un assez long séjour. La description qu'il avait tracée de Tonga-Tabou, l'île souveraine de tout l'archipel, était si séduisante, qu'elle avait détrôné Taïti dans l'imagination des jeunes navigateurs. Tonga-Tabou, c'était

en effet une autre Taïti, mais Taïti dans toute son innocence et toute sa fraîcheur, la *nouvelle Cythère* de Bougainville avant le passage de Wallis. Aussi ce nom seul ne pouvait-il être prononcé à bord de nos corvettes sans faire battre tous les cœurs auxquels ne suffisaient pas les austères émotions de l'hydrographie.

Le plan de notre seconde campagne, dès qu'il fut connu, obtint une approbation aussi unanime qu'enthousiaste. Une diversion salutaire nous était ainsi promise au moment où des préoccupations fâcheuses commençaient à envahir les esprits. Parmi nos officiers, les uns avaient sujet de regretter l'abolition, les autres d'appréhender le retour des priviléges de la naissance. Ceux-ci avaient embrassé avec ferveur la cause des idées nouvelles, ceux-là les répudiaient, même après y avoir souscrit, comme toute la noblesse, dans l'illusion d'un premier mouvement. Or c'était à la fin du mois de septembre 1791 que nous étions sortis de la rade de Brest. A cette époque, le roi, ramené de Varennes, venait d'accepter la constitution rédigée par l'Assemblée nationale. Il était évident qu'aucun des deux partis n'aurait le pouvoir ni la volonté de s'arrêter sur une pente si glissante : le peuple s'affranchirait de la royauté, ou la royauté recouvrerait son autorité et son prestige. Chacun à bord de nos corvettes s'efforçait de résoudre cette alternative dans un sens conforme à ses passions ou

à ses intérêts. Nous n'avions reçu aucune nouvelle d'Europe depuis notre départ de France. Il est peu de circonstances plus favorables au développement de l'aigreur politique que cette ignorance absolue des événements. L'impuissance où l'on se trouve de donner quelque fondement à ses prophéties devrait décourager la discussion : c'est au contraire ce qui l'échauffe et la prolonge. Les déceptions que nous venions d'éprouver pendant notre exploration des côtes de la Nouvelle-Hollande avaient d'ailleurs laissé derrière elles des germes de désunion. Des esprits chagrins dans l'un et l'autre état-major s'accusaient mutuellement de cet insuccès. Les privations, l'ennui, que ne peut manquer d'engendrer une réclusion monotone, envenimaient, sans que l'on y prît garde, le moindre grief. La discorde avait pénétré tout de bon dans le camp d'Agramant.

Les deux chefs eux-mêmes, si bien faits pour s'entendre, avaient vu s'altérer insensiblement la cordiale confiance dont ils étaient animés l'un vis-à-vis de l'autre au début de notre voyage. M. de Terrasson, qui n'avait entrepris cette campagne à un âge déjà fort avancé que par affection pour M. de Bretigny, eut avec son ami, quelques jours avant notre départ de la terre de Van-Diemen, une longue et vive explication à laquelle le hasard me fit assister. J'étais sur le rivage, occupé à chercher des coquilles, lorsque les deux chefs de l'expédition, qui

taient aussi descendus à terre, vinrent à passer près de moi. Leur entretien me parut singulièrement animé. Je m'empressai de me retirer; mais quelques mots que j'avais involontairement saisis m'avaient déjà révélé le secret d'un dissentiment que la délicatesse des deux amis avait jusque-là soigneusement dissimulé. Le commandant de *la Durance* disait à M. de Bretigny : « On vous trompe, monsieur l'amiral.... Vous pouvez en écrire au ministre.... Je me justifierai.... » Comment la désunion s'était-elle glissée entre deux hommes qui avaient toujours eu l'un pour l'autre la plus sincère et la plus sérieuse affection? Des bruits qui circulaient à bord de *la Durance* me revinrent alors à l'esprit. Je me rappelai les fréquentes allusions que j'avais entendu diriger contre la prétendue ambition du capitaine de pavillon de l'amiral, M. de Mauvoisis, et je me figurai que cette ambition pouvait bien ne pas être entièrement étrangère à la fâcheuse contestation dont j'avais été le témoin. Ce soupçon n'était pas plus fondé que tous les griefs imaginaires qui agitaient si malheureusement nos états-majors; mais l'esprit de coterie s'introduit aussi facilement à bord d'un navire de guerre que dans l'enceinte d'un cloître, et un parti nombreux, irrité des allures hautaines et du rigorisme militaire qu'affichait M. de Mauvoisis, voyait en lui l'être fatal destiné à troubler la paix de notre expédition. M. de Terrasson, fort souffrant depuis

quelques mois, fut pris, en rentrant à bord, d'une fièvre ardente qui le contraignit à garder le lit. J'aurais pu dévoiler au médecin d'où venait cette indisposition subite, dont sa science cherchait vainement la cause. Malgré ma douleur, je respectai un secret que notre excellent commandant s'obstinait à ne point découvrir.

Le 27 février 1793, nous appareillâmes de la baie de l'Aventure. Je devais prendre à cette seconde campagne une part plus active et plus importante qu'à la première, car depuis deux mois j'étais officier. Usant des pouvoirs discrétionnaires qui lui avaient été confiés avant son départ, M. de Bretigny, pendant notre relâche à la terre de Van-Diemen, m'avait remis le brevet d'enseigne de vaisseau et maintenu en cette qualité à bord de *la Durance*. L'avenir me semblait bien brillant, et si quelques inquiétudes sur les suites de notre expédition commençaient à se manifester à bord de nos corvettes, j'étais loin, à coup sûr, de les partager.

De gros vents de sud-ouest nous firent franchir en onze jours les quatre cents lieues qui séparent la terre de Van-Diemen de la partie septentrionale de la Nouvelle-Zélande. Cook avait déjà démontré, en passant par le détroit qui porte aujourd'hui son nom, que la Nouvelle-Zélande, découverte de Tasman, se compose de deux grandes îles, Ika-na-Maoüi et Tavaï-Pounamou. Nous passâmes entre la

pointe nord d'Ika-na-Maoui et un groupe d'îlots arides et escarpés distants de cette pointe de trente milles environ. Dès que nous eûmes doublé ces îlots, nommés les Trois-Rois, nous nous rapprochâmes de la côte. Des pirogues partirent alors de terre et se dirigèrent vers les corvettes. *La Truite* mit en panne pour les attendre, mais *la Durance*, dont la marche inférieure retardait toujours sa conserve, reçut l'ordre de continuer sa route et de profiter de l'occasion pour prendre un peu d'avance.

Les officiers de *la Truite* ne purent déterminer les insulaires à quitter leurs embarcations pour monter à bord. Ils purent faire cependant avec eux quelques échanges. Les Nouveaux-Zélandais offrirent du poisson frais, des nattes, des massues et des zagaies, des hameçons fabriqués avec des coquilles ou des os de poisson, des lignes de pêche et des paquets de ce lin de la Nouvelle-Zélande, le *phormium tenax*, déjà connu pour sa solidité. Les naturalistes crurent aussitôt de leur devoir de représenter à l'amiral combien il serait important de relâcher dans une des baies d'Ika-na-Maoui pour s'y procurer quelques plants de ce lin précieux qu'ils se faisaient fort d'acclimater en Europe. L'amiral fit la sourde oreille : il avait d'autres objets en vue, et le retour des corvettes en France ne lui paraissait pas assez prochain pour que les essais d'acclima-

tation de nos naturalistes pussent avoir de grandes chances de succès. Il eût été bien aise sans doute de pouvoir souscrire à leurs désirs et de se laver ainsi du grave reproche qui lui était adressé de se montrer hostile à l'histoire naturelle ; mais était-on certain de n'avoir à sacrifier que quelques jours à la visite de ces îles dont les habitants, le 13 juin 1722, avaient massacré et mangé le capitaine Marion avec vingt-sept hommes de son équipage? L'amiral préféra poursuivre sa route vers Tonga-Tabou, et les deux corvettes, favorisées par une douce brise des tropiques, eurent franchi en peu de jours les trois cent cinquante lieues qui séparent la Nouvelle-Zélande de l'archipel des Amis.

Entre le onzième degré de latitude sud, où *Quiros* plaça l'île de la Belle-Nation, et le vingt-deuxième degré, où Tasman découvrit l'île des Canards-Sauvages, la main du Créateur a fait surgir les deux archipels les plus riants et les plus fertiles de l'Océanie : l'archipel des Navigateurs reconnu par Bougainville, et l'archipel des Amis, décrit par Cook, Maurelle et Lapérouse. C'est là que les marins du dix-huitième siècle rencontrèrent à la fois la culture la plus avancée, les procédés de navigation les plus perfectionnés, le peuple le plus beau, le plus doux et le plus intelligent. Au nord-ouest des îles des Amis se développe le cercle des îles Viti, archipel d'une fécondité incomparable habité par une



race dure, belliqueuse, venue probablement des Nouvelles-Hébrides, et appartenant, comme celle qui habite les principaux groupes où règne la mousson d'ouest, à la famille dont le fils maudit de Noé fut le père. Ces trois archipels ont subi l'ascendant moral de Tonga-Tabou, l'île la plus méridionale de l'archipel des Amis, *l'île sacrée*, où, sous un climat heureux et un gouvernement paisible, les arts de la paix, la culture et la navigation ne tardèrent pas à fleurir.

L'archipel des Amis se compose de trois groupes distincts : le groupe de Vavao au nord, celui d'Hapaï au centre, celui de Tonga-Tabou au sud. Ces trois groupes, qui comprennent jusqu'à cent cinquante îles ou îlots, sont à peine distants l'un de l'autre de dix ou quinze lieues. Les îles principales, les seules dont il y ait quelque intérêt à mentionner ici les noms, sont : dans le groupe méridional, Tonga-Tabou et Eoua, dont les destinées sont aussi intimement liées que celles d'Eiméo et de Taïti; dans le groupe du centre, Annamocka, découverte aussi par Tasman, Tofana, où brûle un volcan en activité, Lefouga, la rivale inquiète de Tonga-Tabou; dans le groupe du nord, Vavao, souvent le lieu d'exil des souverains des Tongas, devenu depuis la résidence habituelle de leurs successeurs. Eoua, Annamocka, Tofana, Vavao, sont des îles hautes; Lefouga est une île presque à fleur d'eau, Tonga-Tabou une île plate et

d'une élévation moyenne. « La mer, dit Lapérouse, n'a pas, dans un temps calme, une surface plus égale. » La plus forte éminence qu'on y remarque n'atteint pas en effet la hauteur de vingt mètres; l'élévation générale de l'île au-dessus du niveau de la mer est d'environ dix ou douze.

Tonga-Tabou n'est donc qu'une immense table de pierre que le feu intérieur a soulevée sans la rompre. L'hameçon de Maoui, le plus grand des dieux, la pêcha, disent les insulaires, au fond de l'Océan. Le contour de cette île représente à peu près un triangle isocèle dont les angles seraient émoussés. Les deux côtés égaux ont sept lieues environ chacun; le troisième côté, exposé au sud-est, en a quatre. C'est sur le côté qui fait face au nord que se trouvent les mouillages où Tasman et Cook jetèrent l'ancre. Le rivage y est bas et sablonneux. Partout ailleurs il est escarpé, et offre une falaise continue élevée de trois ou quatre mètres au-dessus des hautes mers. Vers le milieu de la face septentrionale s'ouvre un vaste bassin qui reste à sec quand les flots se retirent, et se remplit, comme un réservoir, à la marée montante. Quatre ou cinq îlots occupent le milieu de ce bassin. Vingt ou trente autres, presque tous boisés, sont semés sur le récif qui, du côté du nord, s'étend à plus de deux lieues en avant du rivage : ce sont les oasis de ce désert de corail. Tasman mouilla vers l'extrémité nord-ouest à quelques centaines de mè-

tres de la plage. Cook, dans son premier voyage, se contenta aussi de cette rade découverte, où l'on n'est abrité que des vents réguliers du sud-est. Lorsqu'il revint pour la seconde fois à Tonga-Tabou, il chercha un passage à travers les récifs, et arriva jusqu'au port intérieur que couvre, à l'entrée même de la lagune, l'îlot de Panghaï-Modou.

Deux canaux se coupant presque à angle droit peuvent conduire les plus gros navires dans ce havre. Un des canaux se dirige de l'est à l'ouest : c'est le plus étroit; mais c'est aussi celui dont les limites sont le mieux signalées, d'un côté par le rivage de l'île, de l'autre par la chaîne des brisants, A mi-chemin cependant, on rencontre un coude brusque, où deux roches sous l'eau ne laissent plus au passage qu'une largeur d'environ deux cents mètres. Un courant très-vif sillonne ce canal, et, à l'endroit où la passe se rétrécit, des tourbillons soudains font parfois tournoyer le navire sur lui-même. C'est surtout quand la brise est faible et que la marée sort avec violence du réservoir où, pendant le flux, elle s'est amassée, qu'il faut se tenir en garde contre ces remous. Le canal de l'est n'en est pas moins le meilleur à prendre quand on arrive à Tonga-Tabou, parce que les vents qui soufflent le plus fréquemment sont généralement favorables pour le franchir. Le canal dirigé du sud au nord est au contraire le seul qui permette une sortie facile.

Au lieu de passer entre l'île d'Eoua et celle de Tonga-Tabou, comme l'avaient fait Cook et Tasman, nous longeâmes de très-près la côte orientale de ces deux îles, et dès que nous aperçûmes entre les récifs une coupure qui, bien qu'elle ait plus d'un mille de large, n'en est pas moins assez difficile à reconnaître, nous nous y engageâmes hardiment sur la foi de notre illustre prédécesseur. Un essaim de pirogues ne tarda pas à nous entourer. On les voyait sortir, avec un bourdonnement semblable à celui des abeilles, de toutes les anfractuosités du rivage, de tous les replis du récif. La plupart, montées par deux ou trois hommes qui maniaient leur pagaie avec une agilité surprenante, se rangeaient de chaque côté des corvettes, comme pour leur faire escorte. D'autres, plus grandes, nous suivaient sans effort sous leur voile triangulaire, ou, s'élancant en avant, semblaient se railler de la pesanteur de notre marche et vouloir nous guider au mouillage.

C'est surtout dans la confection des doubles pirogues de guerre que les naturels des îles des Amis montrent le mieux leur supériorité sur les habitants des autres archipels de l'Océanie. Ils construisent de ces pirogues qui ont jusqu'à cent et même cent cinquante pieds de longueur. Les bordages en sont assemblés avec un soin qui ferait honneur à nos meilleurs ouvriers. La forme de ces embarcations est imitée de celle des poissons connus pour fendre

l'eau avec le plus de vitesse. Afin de leur donner la stabilité qui eût nécessairement manqué à des esquifs d'une légèreté extrême et posés sur l'eau comme des mouettes, les constructeurs des Tongas les ont réunies deux à deux en les liant et les tenant écartées l'une de l'autre par des poutres de fortes dimensions. Sur ces poutres ils ont établi un pont assez vaste pour porter avec de nombreux guerriers une petite hutte de bambou et de feuillage où les chefs, pendant la traversée, peuvent se mettre à couvert. C'est sur de pareilles pirogues qu'ont été transportés des îles voisines les énormes blocs qui servent de base aux monuments funéraires que les navigateurs admirent à Tonga-Tabou. Comme toutes les industries des Polynésiens, celle-ci est aujourd'hui en décadence; elle n'a point cependant complétement disparu. Ce n'est qu'à Taïti que les pirogues ont depuis une vingtaine d'années fait place aux baleinières européennes. Les doubles pirogues sont encore nécessaires aux habitants des Tongas pour franchir les intervalles considérables qui séparent les diverses îles de leur archipel.

Le système de mâture et de voilure de ce double appareil, où une embarcation fait équilibre à l'autre, n'est pas moins ingénieusement conçu que les autres détails de la construction. Deux mâtereaux de hauteur semblable sont unis, comme une paire de bigues, par des liens en fil de cocotier ou en écorce

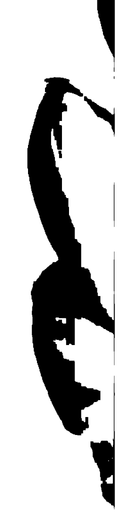
de *bouraou*. Le pied de chacune des branches de cet assemblage, qui ressemble ainsi à un éventail renversé, repose au fond d'une des pirogues. La fourche formée par la jonction des deux mâts supporte une longue antenne à laquelle est fixée la voile de nattes sous laquelle les agiles embarcations fendent l'onde. Un Indien accroupi à l'extrémité de la poupe se sert d'une longue pagaie pour diriger la double nacelle, qui bondit au moindre souffle et supporte sans fléchir les plus fortes brises. En voyant ces pirogues traverser les lignes de brisants les plus formidables pour aller s'échouer à pleines voiles sur la plage, j'ai souvent pensé qu'il y avait peut-être là un emprunt important à faire au génie primitif des Polynésiens. Deux pirogues en minces feuilles de tôle, deux cylindres même, si l'on veut, assemblés comme le sont les embarcations des îles des Amis, conduiraient plus sûrement au rivage des troupes de débarquement et même des canons attelés que les lourds chalands, si peu manœuvrants et si sujets à s'emplir, que nous avons employés dans nos récentes expéditions.

Dès que nous eûmes jeté l'ancre sous l'îlot de Panghaï-Modou, toutes les pirogues se replièrent vers l'une ou l'autre corvette, et nous fûmes littéralement pris à l'abordage. Les *planches du ciel*, les *papa-languis*, nom sous lequel on désigne encore aujourd'hui dans ces îles les navires européens,

n'étaient jamais venues à Tonga-Tabou sans y semer des trésors dont une agreste pauvreté s'exagérait le prix. C'était à qui viendrait butiner le premier à ce ruisseau de miel. Nos frères de l'Océanie n'arrivaient pas d'ailleurs les mains vides : les uns apportaient un cochon, d'autres des fruits de l'arbre à pain, des bananes, des ignames ou des cocos; mais on savait que Cook et La Pérouse avaient réservé les plus beaux présents, les habits de drap rouge et les haches pour les chefs. Aussi, dans le premier moment de désordre, chacun essayait-il de se faire passer pour chef. Il fallait voir l'air d'importance que de très-petits personnages savaient se donner. Quelques-uns même à ce jeu trouvaient des complices. Les coups de massue qu'ils faisaient mine de distribuer à droite et à gauche, et l'humilité avec laquelle leurs compagnons semblaient se soumettre à ces mauvais traitements, auraient pu nous faire illusion. Nous avions heureusement pour nous l'expérience de Cook, et nous n'ignorions pas que les véritables chefs envoyaient toujours des subalternes en avant pour tâter le terrain. Certains d'être mieux renseignés le lendemain et ne voulant point cependant courir le risque de méconnaître quelque *egui* au milieu de cette cohue, nous prîmes le parti de n'accorder à nos hôtes que des faveurs purement honorifiques. Tout individu qui se donnait pour chef avait immédiatement droit à une distinc-

tion qui paraissait du reste fort ambitionnée. Le barbier de la corvette se mettait en devoir de lui faire la barbe. Il y aurait eu toutefois bien des gens désappointés, si nos marins ne s'étaient empressés à l'envi de venir en aide au *frater*. Au bout de deux ou trois heures, toute l'aristocratie avait le menton net, sans compter quelques pauvres hères qui réussirent à surprendre une faveur qui ne leur était pas destinée. La nuit survint, et un indigène, qu'à ses coups de massue énergiquement appliqués nous reconnûmes pour un véritable chef, s'offrit à nous délivrer de nos visiteurs. La corvette fut évacuée en un instant. Les sauvages se jetèrent dans leurs pirogues ou gagnèrent la terre à la nage, emportant néanmoins, au milieu de la déroute, tous les objets qu'ils parvinrent à saisir.

Les insulaires de l'Océanie n'ont qu'une notion confuse des droits de la propriété. Chez eux, comme chez les Spartiates, le vol est un tour d'adresse. Ils n'exercent d'ailleurs leur dextérité qu'au détriment des étrangers dont ils reçoivent la visite. Leur hospitalité insouciante et prodigue touche de si près à la communauté des biens, que se voler entre eux serait peine inutile. « La terre n'est à personne, et les fruits de la terre appartiennent à tout le monde; » c'est une maxime que leur ont dérobée les sophistes. L'application qu'ils en font les exposerait souvent à mourir de faim, si le *tabou* ne venait mettre de temps



en temps les récoltes sous la garantie d'une interdiction sacrée. Il ne faut pas croire cependant que les populations de l'Océanie ignorassent le joug des lois et l'empire du privilége. Les premiers navigateurs ont trouvé dans ces îles lointaines une organisation politique très-compliquée. L'homme n'apporte point en naissant un penchant bien vif pour l'égalité. Lorsque, trop faible pour asservir les autres, il doit au contraire céder à l'ascendant de la force, il en subit le prestige avec un entraînement si naïf, qu'il lui cherche presque toujours une origine divine. L'archipel tout entier des Tongas obéissait, comme Taïti et les îles Sandwich, à un chef suprême, issu du sang des dieux. Au-dessous de ce souverain vénéré, le *toui-tonga*, se groupaient les grands chefs, les *eguis*, les chefs inférieurs, les *mataboles*, la classe moyenne, les *mouas*, la plèbe des cultivateurs, les *touas*. Toutes les choses humaines ont, comme on ne le sait que trop, leur déclin, et le temps, qui altère la simplicité des peuples, énerve aussi quelquefois la vigueur des races royales. Lorsque après de longs siècles de paix les îles des Amis connurent le fléau de la guerre, le *toui-tonga* trouva parmi les *eguis* un maire du palais. Il conserva son caractère sacré, comme le *daïri* du Japon; mais il perdit l'autorité dont ce caractère l'avait investi. Les Tongas eurent alors leur chef spirituel et leur *roi de la guerre*, qui guida les *mata-*

boles au combat. Il se forma ainsi, à côté de la famille souveraine des *Fatta-Faïhis*, la famille princière des *Toubous*. Soigneuse de s'allier au sang des anciens rois, fidèle observatrice des plus superstitieux hommages, payant même par des respects outrés chaque usurpation de prérogatives, cette nouvelle famille finit par reléguer dans un rôle passif la dynastie antique dont son ambition convoitait l'héritage. Cook se trouva en présence de ces deux pouvoirs rivaux. Poulaho était le *toui-tonga*, Finaü *le roi de la guerre*. En 1793, époque de notre arrivée dans l'archipel, Poulaho et Finaü avaient été rejoindre leurs ancêtres dans l'île de Bolotou, le séjour des dieux et des chefs après leur passage sur la terre. Le fils de Finaü, héritier des dignités et des desseins ambitieux de son père, était à Lefouga, ourdissant ses intrigues. La puissance spirituelle se trouvait entre les mains d'une femme, l'aînée de la famille des Fatta-Faïhis, la *toui-tonga-vahiné* ou reine Tineï-Takala. Cette femme énergique eût voulu ressaisir l'ascendant qu'avait laissé échapper un prince trop débonnaire. Elle héritait malheureusement d'un pouvoir sapé à la base, et ses efforts ne pouvaient que hâter la crise que la faiblesse de Poulaho avait préparée. Le peuple l'entourait de ses respects, les plus grands chefs ne se montraient point devant elle sans se soumettre à la cérémonie du *moi-moi*, prenant eux-mêmes son pied royal pour le poser hum-



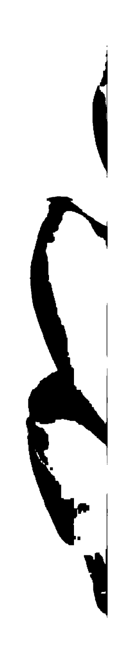
blement sur leur tête; mais, au lieu de rechercher sa présence, ils affectaient de la fuir. Quand nous arrivâmes devant Tonga-Tabou, une révolte qui devait éclater peu de temps après notre départ y couvait déjà, et l'humeur altière de la reine ne comprimait plus qu'à demi les vœux inquiets des *eguis* et des *mataboles*.

CHAPITRE VIII.

Séjour à Tonga-Tabou.

Notre relâche à Tonga-Tabou nous offrait une précieuse occasion de renouveler nos vivres; mais pour obtenir des provisions fraîches par voie d'échange, comme pour dépecer et saler les viandes, un établissement à terre était indispensable. Dès le lendemain de notre arrivée, le capitaine de pavillon de l'amiral débarqua sur l'îlot de Panghaï-Modou, et s'occupa d'y tracer l'enceinte d'un camp, au centre duquel il fit élever quatre tentes : une pour les astronomes, l'autre pour la garnison, la troisième pour renfermer les objets que nous comptions employer à nos trafics, la quatrième pour y loger les fruits et les animaux que nous recevrions en échange.

Bientôt on vit de toutes les parties de l'île les pirogues accourir vers l'îlot de Panghaï-Modou. Les cochons, les poules, le poisson frais, les cocos, les bananes, les fruits de l'arbre à pain, les ignames,



affluèrent au marché. Une corde soutenue par des pieux fichés en terre marquait les limites que nul insulaire ne devait franchir. Les transactions commencèrent avec toutes les apparences d'une mutuelle bonne foi; malheureusement l'instinct invincible du Polynésien ne tarda pas à se réveiller, et dès les premiers jours nous eûmes à constater de nombreux abus de confiance. Jusque-là il n'y avait point trop sujet de nous plaindre; mais le nombre des sauvages ne tarda pas à grossir dans des proportions inquiétantes, et nous vîmes bientôt plus de deux mille insulaires rassemblés de jour et de nuit autour de notre camp. Les appréhensions, bien légitimes pourtant, que causa cette multitude turbulente à M. de Mauvoisis, amenèrent entre lui et le commandant de *la Durance* une discussion fort vive, et dont les suites devaient être des plus tristes. La maladie qui consumait M. de Terrasson depuis notre départ de Van-Diemen lui faisait vivement désirer de descendre à terre et de s'y établir. Chargé de prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à ce vœu d'un mourant, M. de Mauvoisis craignit pour la sûreté ou du moins pour la tranquillité du malade les scènes tumultueuses dont l'îlot de Panghaï-Modou était le théâtre. Il vint donc à notre bord avec le projet de faire part à notre commandant des doutes qu'il avait conçus et de ceux que, d'après ses rapports, éprouvait aussi l'amiral. La faiblesse de M. de Terrasson

était alors si grande, qu'il ne pouvait se promener sur le pont sans s'appuyer, non sur le bras, mais sur l'épaule de quelqu'un, car sa taille élevée ne lui permettait de donner le bras qu'à très-peu de personnes. J'étais un des officiers qu'il choisissait le plus souvent pour le soutenir dans ses promenades, et je ne saurais dire combien je me sentais heureux de cette affectueuse préférence. C'est ainsi qu'il m'arriva de me trouver auprès de lui lorsque M. de Mauvoisis s'avança pour l'entretenir des obstacles que rencontrait l'accomplissement de ses désirs. M. de Terrasson, que j'avais toujours vu si calme et si bienveillant, dont la politesse affectueuse et sereine était un des plus grands charmes, ne put se contenir. L'indignation qui couvait depuis longtemps dans son âme fit explosion. Les expressions les plus amères se pressèrent malgré lui sur ses lèvres. Il ne craignit pas de reprocher à M. de Mauvoisis son ambition impatiente, et l'accusa formellement d'avoir préparé par ses intrigues la mésintelligence qui avait désuni deux hommes dont l'amitié, avant cette fatale époque, n'avait jamais connu d'orages. M. de Mauvoisis voulut essayer de se justifier; M. de Terrasson ne lui en laissa pas le temps. La colère lui avait rendu des forces : il rentra sans avoir besoin de mon bras dans sa chambre, dont il tira brusquement la porte après lui.

Une correspondance entre l'amiral et M. de Ter-

rasson, correspondance dont l'aumônier de *la Durance* resta le dépositaire, hâta heureusement la réconciliation des deux chefs de l'expédition. Chaque jour l'amiral venait passer quelques heures au chevet de son ami. L'excès de son chagrin le rendait injuste envers lui-même, injuste aussi envers tous ceux qu'il soupçonnait d'avoir mis en doute le zèle du commandant de *la Durance*. Il voyait avec une profonde douleur les progrès de cette maladie, dont il s'accusait d'avoir été la cause involontaire. Il se reprochait d'avoir mal apprécié toutes les difficultés contre lesquelles avait eu à lutter un bâtiment tel que celui qu'on avait associé à *la Truite*. Il craignait alors d'avoir trop complaisamment accueilli des préventions passionnées; il lui semblait qu'on avait souvent excité ou entretenu à plaisir son impatience, et qu'on avait mis une perfidie odieuse à l'indisposer contre un homme qu'il avait toujours fait profession d'aimer comme un frère.

Quels germes de complications et d'intrigues, que de drames intérieurs emporte un navire qui s'éloigne du port! C'est le monde en raccourci, avec ses passions, ses rivalités toujours face à face, ses haines qui fermentent, ses amitiés qui s'altèrent. Et cependant ce monde avec ses passions, ses rivalités, ses amitiés et ses haines, ce monde est trop étroit pour ne pas être monotone. Il est peu d'âmes vigoureuses qui ne s'y trouvent comme Charles-

Quint à Saint-Just. Chercher un aliment aux esprits désœuvrés, redouter plus que toutes les fatigues, plus que tous les périls, l'absence d'émotions ou de but à poursuivre, telle doit être la pensée constante du chef, surtout dans les longues campagnes. Notre mission même avait pourvu à ce premier besoin. Par malheur, le plan imposé à l'amiral embrassait trop d'objets et un champ sans contredit trop vaste pour des bâtiments tels que les nôtres. On eût peut-être évité le fâcheux dénoûment de ce pénible voyage en se renfermant dans un cercle de travaux sagement limité.

Tandis que notre seconde campagne s'ouvrait sous de si tristes auspices, je jouissais, je dois le dire, du privilége de la jeunesse, qui semble n'avoir été douée de la mobilité des impressions que pour s'accoutumer plus aisément aux épreuves douloureuses de la vie. Je voyais avec une profonde affliction décliner la santé de l'homme qu'après mon père j'aimais le plus au monde; mais trop d'objets nouveaux sollicitaient ma curiosité pour que je ne fusse pas impatient d'obtenir l'autorisation de descendre à terre. J'attendis cette autorisation pendant trois longs jours. En fait de service, je subissais toujours les charges imposées au plus jeune, et souvent, grâce à la facilité de mon caractère, je les subissais plus que de raison. Avec quel ravissement j'échappai enfin à ma prison flottante, et combien la na-



ture me parut belle lorsque aux premières lueurs du jour, je débarquai sur l'îlot de Panghaï-Modou! Cet îlot n'à pas un mille de tour, mais il se lie par un récif à trois ou quatre écueils à peu près de la même étendue, complétement séparés l'un de l'autre dès que le flot monte, et presque accessibles à pied sec quand la marée est basse. L'arbre à pain y étend jusque sur le bord de la mer l'ombre de ses grandes feuilles digitées. Le bananier y épanouit sa tige féconde au milieu des champs d'ignames et de patates. Le *bouraou*, cet *hibiscus* dont l'écorce fournit des cordes et des étoffes, et dont les grandes fleurs, jaunes ou rouges, ressemblent aux fleurs de la mauve, le *mûrier à papier*, d'où viennent les plus belles étoffes connues dans le pays sous le nom de *tapas*, le *pandanus*, dont la feuille tressée fournit des nattes et des toitures, entourent les enclos cultivés, ou forment entre les sentiers des massifs presque impénétrables. Il y a dans cette nature je ne sais quel charme énervant dont il est malaisé de se défendre. Les tièdes parfums de la brise, la grâce indolente des arbres, les muettes caresses des oiseaux qui se jouent au milieu du feuillage, tout respire une voluptueuse paresse et tend à plonger l'âme dans une délicieuse langueur. On s'explique aisément, lorsqu'on a passé une journée sous ces beaux ombrages, la mollesse sensuelle des insulaires de l'Océanie et la distinction naturelle d'une

race étrangère aux durs travaux qui sont le lot inévitable des habitants de nos campagnes.

Le jour même où pour la première fois je mettais le pied à terre, le sort, toujours propice à la jeunesse, me ménagea une rencontre dont le souvenir, après tant d'années, n'est pas encore effacé de mon cœur. Un groupe de jeunes femmes, la plupart dans la fleur de l'âge, était assis sur la lisière du bois qui couvrait alors presque complétement l'îlot de Panghaï-Modou. Je ne pus m'empêcher de remarquer au milieu de ce groupe une jeune fille bien supérieure en beauté à ses compagnes. Ses manières distinguées, les égards dont on l'entourait, tout annonçait que cétte délicieuse enfant appartenait à la classe la plus élevée du pays. J'appris plus tard et son nom et son rang. Elle se nommait Véa, et, issue du sang divin des Fatta-Faïhis, elle tenait de très-près à la reine. Depuis cette rencontre, je ne descendis jamais à terre sans revoir Véa, et le langage des yeux amena bientôt le jeune officier de *la Durance* et la descendante des Fatta-Faïhis à échanger quelques paroles dans le gracieux dialecte de Tonga-Tabou. Affranchie de toute surveillance importune, Véa jouissait des prérogatives attachées dans les îles des Amis au hasard heureux de la naissance. Nos entrevues n'étaient donc contrariées que par les exigences du service, qui me ramenaient à bord. Véa se plaisait à m'apprendre elle-même l'idiome dont

je ne savais encore que balbutier quelques mots. Chaque jour rendait notre attachement plus tendre et plus profond. Lorsqu'il m'était interdit de quitter la corvette, Véa venait elle-même, dans une grande pirogue, accompagnée de sa suite, m'offrir quelques présents, puis, sans vouloir s'arrêter davantage, elle retournait immédiatement à terre. Une seule fois je ne pus résister aux vives sollicitations de mes camarades. Éblouis de tant de charmes, ils voulurent que Véa parût devant notre commandant. M. de Terrasson était alors alité et en proie à de cruelles souffrances. La jeunesse, l'air de candeur, la grâce naturelle de cette ravissante créature, le frappèrent d'admiration; ses douleurs en parurent un instant suspendues. Il se fit apporter par son domestique une ceinture tout étincelante de l'éclat de l'acier poli qui l'ornait, et la plaça lui-même de ses débiles mains autour du corps de la belle jeune fille. Véa fut très-sensible à un cadeau si précieux. Ses regards m'exprimèrent éloquemment tout son bonheur. Nous nous donnâmes rendez-vous, le soir de ce même jour, sur l'îlot de Panghaï-Modou. On y avait fait de grands préparatifs pour offrir aux insulaires le spectacle d'un feu d'artifice, et il était probable que les spectateurs seraient nombreux; mais nos mesures étaient prises pour nous retrouver au milieu de la foule.

Une heure avant le coucher du soleil, un fort dé-

tachement de nos soldats de marine, armés et en grande tenue, fut débarqué sur la plage. La fête commença par un exercice à feu, accompagné de quelques manœuvres. Les insulaires parurent fort effrayés du bruit des feux de peloton. Ce qui sembla le plus les étonner, ce fut la grande distance à laquelle les balles allèrent ricocher et faire jaillir l'eau. Dès que la nuit fut venue, les spectateurs s'assirent en cercle autour de l'emplacement que nous avions choisi pour y établir nos artifices. Les premières fusées qui furent lancées s'élevèrent à une grande hauteur, en marquant leur passage dans le ciel par une longue traînée de feu. Lorsqu'elles éclatèrent, laissant échapper une pluie d'étoiles brillantes, la terreur fut grande parmi les naturels. Les femmes surtout étaient tellement épouvantées, qu'elles se serraient contre nous, comme pour implorer notre protection. Véa ne fut pas plus que ses compagnes exempte de cet effroi. Sa respiration était oppressée, tout son corps frémissait, et, bien qu'elle eût en moi la plus grande confiance, elle n'en était pas moins sous l'influence d'une émotion très-vive. Ce ne fut que lorsque ces effrayantes explosions eurent cessé que les insulaires commencèrent à se rassurer un peu. L'anxiété générale avait jusque-là maintenu le silence le plus profond. Le sentiment de sécurité qui succéda soudain à un état d'angoisse dilata tous les cœurs. Des applaudissements fréné-

tiques éclatèrent, et les rivages de Tonga-Tabou, qui s'étaient couverts de spectateurs, les renvoyèrent en longs cris de joie aux échos de Panghaï-Modou.

Cette fête nocturne obtint un succès merveilleux. Elle nous valut dès le lendemain la visite de la reine. Accompagnée de toutes les jeunes femmes de sa cour, Tineï-Takala vint à bord de *la Truite* convier à son tour l'*équi-laï* des Européens au spectacle d'une fête polynésienne. La *touï-tonga-vahiné* était d'un âge assez avancé. Les formes gracieuses des femmes des Tongas disparaissaient chez elle sous un embonpoint qui eût fait honneur à une odalisque. L'amiral eut pour l'auguste descendante des Fatta-Faïhis tous les égards que commandait son rang. Il ne put voir cependant sans un secret déplaisir le dangereux cortége qui s'introduisait à sa suite sur la corvette. Une consigne sévère avait interdit aux femmes de Tonga-Tabou l'accès de nos bâtiments. On mettait malheureusement peu de zèle à faire respecter les ordres de l'amiral. Les femmes renvoyées à terre revenaient à la nage; elles grimpaient le long des câbles, et pénétraient à bord par toutes les ouvertures que ne gardait pas un factionnaire. L'invasion de *la Truite* par un essaim de beautés qu'il avait lieu de croire peu sévères parut à l'amiral une nouvelle tentative pour violer la consigne. Il n'en fit pas moins à Sa Majesté l'accueil le plus gracieux, et ce fut peut-être ce qui enhardit les

officiers de la corvette à se venger des scrupules de leur austère commandant par une espièglerie. Toutes les personnes des deux états-majors, rassemblées pour donner plus de solennité à la réception de la reine, se retirèrent sournoisement l'une après l'autre, et l'amiral se trouva tout à coup en tête à tête avec la vénérable Tineï-Takala. Le chef du complot, qui s'était esquivé le dernier, avait pris soin en sortant de donner un tour de clef à la porte. Les officiers de *la Truite* s'amusèrent beaucoup de cette petite malice, et, délivré, non sans de sérieuses instances, l'amiral eut la bonté de prendre la plaisanterie avec son indulgence habituelle.

Le lendemain, vers midi, la reine nous attendait sur l'îlot de Panghaï-Modou. Suivi des états-majors des deux corvettes, l'amiral se rendit à terre. Une population considérable, qu'on ne saurait évaluer à moins de cinq ou six mille personnes, s'était réunie pour nous recevoir. Ce rassemblement ne nous causa aucune inquiétude, car tous les visages respiraient la cordialité et la confiance. Du point où nous débarquâmes jusqu'à celui où s'était établie la cour, des pièces d'étoffes du pays, de magnifiques *tapas*, couvraient le sol. La reine était assise sur des nattes, au milieu de ses femmes. La foule formait un grand cercle autour d'elle. Dans l'intérieur de ce cercle, trente et un musiciens faisaient face aux dames de la cour, trente-six danseurs étaient rangés de côté



sur trois lignes parallèles. L'amiral s'accroupit à la droite de Sa Majesté et lui offrit des présents, parmi lesquels une longue pièce de toile à grand ramage produisit un effet prodigieux. Les officiers s'assirent près des dames de la cour. Quant à moi, Véa m'avait encore une fois réservé une place à ses côtés. La fête commença presque aussitôt après notre arrivée. Les musiciens n'avaient d'autre instrument que des bambous de trois mètres environ de longueur, dont chaque extrémité était recouverte d'un morceau de peau. Du bout de ces bâtons, qui rendaient un son sourd, ils frappaient la terre en cadence. Nous avons en Europe des orchestres plus harmonieux, mais nous n'en avons pas qui observent avec plus de précision la mesure et puissent conserver constamment un ensemble plus parfait. Les danseurs portaient tous sur l'épaule une pagaie. J'ai pensé qu'ils devaient retracer par leurs évolutions les divers épisodes d'une expédition maritime. L'histoire chez tous les peuples a commencé par être mise en chansons. La pyrrhique, cette danse militaire inventée par le fils d'Achille, a probablement gardé les traditions qu'aura recueillies Homère. Quels exploits, quels malheurs, quels amours aurait eu à raconter un Homère nouveau, si le ciel eût fait ce don suprême à la Polynésie! Les Vitis et les Tongas ont été moins heureuses que la Grèce et que Troie. Que leur servait-il de produire des Achilles et des

Hectors, des Andromaques et des Hélènes, quand nul chant mélodieux ne devait transmettre aux siècles futurs le récit de tant de hauts faits, le souvenir de si poétiques tendresses? Je suis convaincu cependant que nous eussions pu recueillir encore de précieuses traditions dans les rapsodies monotones que nous écoutions sans les comprendre. Le temps de consulter ces annales populaires est malheureusement passé aujourd'hui. La première moitié du dix-neuvième siècle a rendu la Polynésie presque étrangère à sa propre histoire, et ce n'est pas aux convertis d'un nouveau culte qu'il faut demander le secret des anciennes chroniques.

Ce ballet guerrier, qui ne consistait d'abord qu'en un balancement pareil à celui d'une pirogue sur les vagues, parut insensiblement s'animer. Les rangs se mêlèrent, les passes devinrent compliquées et rapides; à une lente psalmodie succédèrent des accents plus vifs. Le débarquement était probablement opéré, la mêlée s'engageait; mais bientôt les femmes se levèrent : tenant à la main une branche garnie d'un vert feuillage, elles tendirent ce symbole de paix aux danseurs. La danse me parut alors changer de caractère; les chants prirent un accent plus tendre. La victoire était gagnée, et les femmes, enlacées aux bras des guerriers, les félicitaient de leur courage. La fête se termina par un défilé général. Chaque insulaire portait une longue gaule sur ses

épaules. A l'extrémité de ce bâton étaient suspendus non-seulement des fruits de toute espèce, mais aussi des poissons et des volailles. Entassés pêle-mêle ces objets formèrent des piles de trois ou quatre mètres de hauteur, qui nous étaient destinées. On joignit à ce présent toutes les pièces d'étoffes sur lesquelles nous avions marché, ainsi que toutes les nattes sur lesquelles nous nous étions assis. La cérémonie terminée, l'amiral prit congé de la reine, et les deux grands chefs se séparèrent enchantés de leur mutuelle courtoisie.

Si l'autorité de Tineï-Takala n'eût point rencontré dans l'île un parti assez indifférent à ses ordres, nous n'eussions quitté l'archipel des Amis qu'avec d'agréables souvenirs; mais nous avions pu remarquer qu'il régnait une sorte d'anarchie à Tonga-Tabou. On ne soutient pas une lutte perpétuelle contre des ennemis barbares sans contracter quelque chose de leur férocité. Après s'être longtemps bornés à repousser les incursions de leurs voisins, les habitants des Tongas avaient à leur tour porté la guerre sur le territoire des Vitis. Ils étaient revenus vainqueurs; le succès devait leur être funeste. A dater de ce moment, le peuple des Tongas fut un autre peuple. L'habitude de l'obéissance passive aux moindres volontés du souverain fit place à une sourde fermentation; la douceur innée des mœurs dut céder aux exigences d'un point d'honneur sau-

vage. On vit se former à Tonga-Tabou une école nouvelle de chevalerie. Les jeunes guerriers qui faisaient profession d'appartenir à cette école ne marchaient jamais sans javeline et sans massue. Fiers des cicatrices qui paraient leurs poitrines, ils se vantaient de dévorer les cadavres des ennemis tombés sous leurs coups, et se couvraient le visage d'ocre rouge, à la façon des noirs habitants des Vitis. Pour cette bouillante jeunesse, la mort qu'on ne trouvait pas sur un champ de bataille était ignominieuse. Souvent des bandes d'aventuriers, se rangeant sous la conduite d'un chef élu pour sa vaillance, s'en allaient faire au loin assaut de courage et de prouesses. Elles trouvaient à Laguemba ou à Viti-Lebou une arène toujours ouverte, et en rapportaient dans leur patrie une humeur inquiète avec des usages féroces. Ces chevaliers errants s'étaient, à notre arrivée, donné rendez-vous sur l'îlot de Panghaï-Modou. C'étaient eux qui, dès le premier jour, avaient paru prendre à tâche de nous braver. Si nous tracions une ligne sur le sable pour leur indiquer la limite qu'ils ne devaient point franchir, ils venaient fièrement tracer un autre trait en dedans du nôtre, brandissant leur massue, agitant leur zagaie et bravant notre longanimité par mille fanfaronnades. Un sentiment d'humanité, fort honorable sans doute, avait engagé l'amiral à nous interdire de faire usage de nos armes tant que nous



n'y serions pas contraints par le soin de notre défense personnelle. Ce moment allait arriver.

Vers la fin de la fête à laquelle venait de nous faire assister Tineï-Takala, quelques physionomies sinistres s'étaient montrées dans la foule. Véa me les fit remarquer avec une sorte d'effroi, et il me parut que la figure de la reine trahissait aussi une secrète inquiétude. C'étaient bien les mêmes hommes dont nous avions eu à nous plaindre. Avec eux, plusieurs de nos officiers reconnurent des voleurs dont ils avaient déjà subi les larcins. L'un avait enlevé un sabre, l'autre n'avait dérobé qu'un couteau; le plus innocent avait au moins soustrait un mouchoir. Véa me fit entendre qu'aussitôt la fête terminée, toutes les femmes quitteraient l'îlot de Panghaï-Modou; que la reine elle-même ne serait pas en sûreté au milieu de ces vagabonds, et que je devais m'empresser de rentrer à bord. Elle m'adjura surtout de ne pas rester à terre après le coucher du soleil. Un avis semblable fut donné à d'autres officiers, et, pour nous mieux prouver combien leurs alarmes étaient réelles, l'amiral se fut à peine embarqué, que toutes les femmes s'empressèrent de se diriger vers Tonga-Tabou.

Nous eussions pu aisément opérer notre retraite, mais plusieurs de nos camarades étaient dispersés sur l'îlot et dans l'île. S'il y avait quelque danger pour nous, il y en avait bien plus pour des gens

isolés. Nous résolûmes donc de demeurer à terre jusqu'au moment où nous serions tous réunis. Il était alors environ quatre heures du soir. L'amiral, qui ne passait jamais un seul jour sans aller rendre visite à son ami, venait d'arriver à bord de *la Durance*, mouillée beaucoup plus près de terre que *la Truite*. Tout à coup des cris douloureux se font entendre du côté où le récif forme une chaussée à fleur d'eau entre Tonga-Tabou et Panghaï-Modou. Nous nous précipitons en désordre vers la plage. Là nous reconnaissons d'où viennent les cris qui nous ont émus. Un voleur a été poursuivi par quelques-uns de nos marins laissés à la garde des canots. Arrivé sur la lisière du bois, ce voleur a trouvé de nombreux auxiliaires. Nos hommes se voient à leur tour contraints de prendre la fuite. Un d'eux vient d'avoir la tête fendue d'un coup de massue. Les sauvages se pressent autour de lui pour le dépouiller. Nous volons à son secours; mais, venus sans méfiance à terre, nous étions sans armes. L'aumônier seul de *la Durance* avait un fusil chargé avec de la cendrée. Répugnant à se servir de cette arme, même pour sa défense personnelle, il l'avait remise à l'un de nos officiers. Nous tous nous n'avions que des bâtons. La partie était donc bien loin d'être égale entre nous et nos adversaires. Bientôt un des nôtres eut la mâchoire fracassée, un autre l'épaule traversée d'une javeline. De nouveaux as-

saillants arrivaient de toutes parts, et nous courions grand risque de succomber sous le nombre. Nous n'avions eu d'abord que l'infériorité des armes; nous étions à présent cinquante à peine contre mille. Déjà une bande d'insulaires montés sur une grande pirogue de guerre s'apprêtait à nous couper de nos canots, quand un coup de canon parti de *la Durance* enleva tout l'avant de la frêle embarcation. Un autre boulet vint tomber comme la foudre au milieu des sauvages qui nous faisaient face. C'était la première fois que les habitants de Tonga-Tabou étaient témoins des terribles effets de l'artillerie. Ils ne résistèrent pas à cette manifestation formidable de notre puissance. L'ennemi se dispersa, et nous restâmes maîtres du terrain.

Cette fâcheuse collision, dans laquelle nous eûmes trois blessés, décida l'amiral à ne pas prolonger son séjour à Tonga-Tabou. Le regret que nous causa l'annonce d'un prochain départ se manifesta par d'amères critiques. Il ne manque jamais de prophètes après coup. Bien des gens prétendirent que, si l'on eût fait sentir plus tôt aux insulaires le pouvoir de nos armes, on eût évité cette attaque. Il fallait, disait-on, traiter les sauvages comme des enfants, et leur imprimer dès l'abord une terreur salutaire. C'était ainsi, assuraient les partisans des rigueurs préventives, que Cook avait su se faire respecter partout, et qu'il était encore

vénéré dans les îles de l'Océanie comme un être d'une essence supérieure. On oubliait que la dureté inflexible à laquelle l'illustre capitaine anglais était peut-être trop enclin avait probablement causé sa mort sur les rivages des îles Sandwich. On ne peut contester sans doute que les sauvages aient un suprême respect pour la force, mais il faut se tenir en garde contre leur esprit mobile. Aucun sentiment ne les affecte longtemps. Ainsi dès le lendemain du meurtrier conflit de Panghaï-Modou les choses avaient repris sur cet îlot leur aspect accoutumé. Le marché se trouvait aussi bien approvisionné que les jours précédents; les insulaires n'y étaient pas moins nombreux, et les femmes, revenues de leurs appréhensions, avaient retrouvé toute leur coquetterie et repris leurs gracieux manéges.

Des bruits fort alarmants s'étaient néanmoins répandus dans l'île de Tonga-Tabou. On avait beaucoup exagéré, comme il arrive toujours en pareil cas, le chiffre des victimes. Véa, fort inquiète, vint, dans sa pirogue, le long de *la Durance*. Suivant sa touchante coutume, elle m'apportait les présents qu'elle croyait le mieux faits pour me plaire : des étoffes du pays, des nattes, des coquilles. Elle y avait joint cette fois des fruits, des tourterelles et deux charmantes perruches. Quelques instants après son départ, je pus l'aller rejoindre à terre. Je lui offris à mon tour une partie de mon petit trésor.

Outre les colliers de verroterie qui composaient presque seuls la mince pacotille que j'avais emportée de France, je possédais un lot assez considérable de couteaux, de ciseaux de charpentier et de clous. Je le mis tout entier aux pieds de Véa. La jeune insulaire ne se lassait pas d'admirer ma magnificence. Sa joie fut bientôt dissipée, quand je lui appris que les corvettes allaient mettre sous voiles et que le moment de notre séparation était arrivé. Sa douleur fut si vive qu'elle accrut encore, s'il était possible, mes regrets. Ce fut alors qu'ignorante, comme une pauvre sauvage, des liens qui m'enchaînaient, Véa me supplia de laisser partir mon bâtiment et de rester à jamais près d'elle. Si je n'avais suivi que mon inclination, je n'aurais pas hésité à me rendre à ses vœux; mais la pensée seule de la désertion m'épouvantait. Ce ne fut pas sans peine que je fis comprendre à Véa la dure loi à laquelle je devais obéir : elle versa d'abondantes larmes, et devant ces témoignages d'une affection naïve il me fallut faire, je l'avoue, un grand effort sur moi-même pour persister dans ma résolution. La voix de l'honneur l'emporta enfin, et l'enseigne de vaisseau de *la Durance* regagna son bord avec un héroïsme digne de Titus ou de Louis XIV.

Après dix-sept jours passés sur la rade de Tonga-Tabou, nous fîmes nos dispositions d'appareillage. La reine vint en personne nous porter ses adieux;

elle obtint seule d'être reçue à bord. Nous étions sous voiles lorsqu'un des chefs les plus considérables de l'île se présenta pour réclamer cette faveur à son tour. Tout occupés du soin de diriger nos corvettes dans des passes dangereuses, nous dûmes rester sourds à son appel. L'*egui* se découragea et ne tarda pas à tourner la proue de sa pirogue vers la baie. Toutes les embarcations qui nous entouraient l'imitèrent. Il ne resta plus près de nous qu'une double pirogue, qui continua de s'attacher à nos pas jusqu'au moment où nous eûmes gagné la haute mer. Sur cette pirogue était la pauvre Véa. Sa persévérance fut récompensée : on lui permit d'accoster un instant la corvette. Elle put ainsi me remettre de nouveaux présents, dernier souvenir de sa pure et naïve tendresse. Puis elle aussi dut se diriger vers son île. Le vent nous emporta dans des directions opposées. Longtemps d'un œil humide je suivis son canot, qui bondissait légèrement sur la vague. Debout sur le tillac, s'appuyant d'une main au mât qui supportait la haute voile de natte, Véa tenait aussi ses yeux attachés sur la corvette. Nous échangeâmes ainsi et du cœur et du geste un suprême adieu. Enfin la distance ne me laissa plus distinguer qu'une forme indécise ; je m'assis sur le bastingage et, oserai-je l'avouer aujourd'hui ? je cachai ma tête dans mes mains pour pleurer.

CHAPITRE IX.

Mort du commandant de *la Durance* et du chef de l'expédition. Relâche à l'île de Bourou.

Les quinze jours que nous venions de passer dans le port de Tonga-Tabou furent les derniers beaux jours de notre campagne. Jusqu'alors nous avions subi de grandes privations, nous avions traversé mille dangers : le temps des véritables épreuves approchait. Je ne m'appesantirai plus sur tous les périls que présenta notre navigation à travers des parages complétement inconnus : je craindrais la monotonie de pareils récits, qui ne peuvent offrir un véritable intérêt qu'aux hommes vieillis dans le métier ou à ceux qui se préparent à en affronter avec joie toutes les fortunes. Ces périls nous rappelèrent souvent ceux que nous avions déjà courus sur les côtes de la Nouvelle-Hollande ou de la Nouvelle-Calédonie. Si *la Durance* en sortit sans échouage, il en faut rapporter tout l'honneur à l'admirable coup d'œil et à la froide énergie de M. de Mauvoisis.

Cet officier est certainement le meilleur manœuvrier que j'aie rencontré dans ma carrière. Que ne joignait-il à une aussi éminente qualité un caractère moins indomptable et le désir de captiver ceux qui servaient sous ses ordres!

Le plan de nos opérations futures était arrêté déjà lorsque nous avions quitté la terre de Van-Diemen. Nous devions suivre la côte septentrionale de l'archipel de la Louisiade et passer entre la Nouvelle-Guinée et la Nouvelle-Bretagne pour gagner, par le détroit de Dampier, la mer des Moluques. Le détroit de Bouton et celui de Salayer nous conduiraient ensuite par un chemin facile dans la mer de Java. La position géographique de quelques-uns des points de l'Océanie avait été soigneusement déterminée par les observations de nos devanciers. C'étaient autant de jalons posés sur notre route pour nous aider à relier nos travaux à ceux de Cook, de Bougainville et de Lapérouse. Le port de Tonga-Tabou, dans l'archipel des Amis, était un de ces jalons; le havre de Balade, situé sur la côte orientale de la Nouvelle-Calédonie, en était un autre. Nous avions donc intérêt à prendre de ce dernier port notre point de départ avant de nous engager dans de nouvelles reconnaissances. De Tonga-Tabou, les vents alisés nous assuraient vers Balade une traversée prompte.



Les premières terres que nous aperçûmes, dis-

tantes de quatre-vingts lieues environ de la Nouvelle-Calédonie, appartenaient à l'archipel auquel Quiros avait donné le nom de *terre du Saint-Esprit*, et Cook celui de *Nouvelles-Hébrides*. Nous avions franchi le canal qui sépare, à l'extrémité de ce groupe important, l'île Tanna de l'île d'Annatom, et nous approchions avec précaution des côtes de la Nouvelle-Calédonie, faisant peu de voiles pendant la nuit, nous arrêtant dès que le ciel commençait à s'obscurcir, et toujours prêts à changer de route, si quelque danger soudain venait à se présenter sur le passage des corvettes. Cette conduite prudente nous épargna un naufrage. Quelques heures avant le jour nos bâtiments se trouvèrent entourés d'une multitude d'oiseaux de mer dont les cris attirèrent l'attention de l'officier de quart. Les oies du Capitole ne s'envolèrent pas plus à propos. On se hâta très-judicieusement de mettre en panne, et les premières lueurs de l'aube nous montrèrent à peu de distance une chaîne de récifs, sur laquelle nous eussions infailliblement été nous briser, si nous avions poursuivi quelques instants de plus notre route. La vigilance est la première qualité du marin ; la seconde est la présence d'esprit, car la navigation ne connaît guère que des dangers imminents.

Cette rencontre inattendue fut la seule que nous fîmes jusqu'au moment où nous jetâmes l'ancre dans le havre de Balade; mais combien de sillons il a

fallu tracer sur la surface de l'océan Pacifique avant que ces périls inopinés cessassent d'être des incidents habituels! Là où les roches végètent et poussent insensiblement leurs rameaux jusqu'à la surface, il n'est pas de sentier qui soit sûr, pas de route si fréquentée qui ne soit semée d'embûches. Faut-il donc s'étonner que les mers de l'Océanie aient vu se succéder tant de naufrages? La seule chose qui devrait surprendre, au contraire, c'est qu'un si grand nombre de navires, échappant aux dangers d'une semblable navigation, regagnât chaque année le port.

Le cœur encore rempli des riantes visions de Tonga-Tabou, nous ne remarquâmes pas sans tristesse l'aspect âpre et stérile des montagnes qui dominent le havre de Balade. Un ciel voilé, des eaux sombres, une plage dépouillée, ajoutaient à la mélancolie de ce paysage. Les naturels, accourus à bord de nos corvettes dans des pirogues grossières, nous rappelèrent les nègres de la terre de Van-Diemen. C'était, à s'y méprendre, la même race, rendue plus hideuse encore par la famine et par les passions féroces dont sa physionomie portait l'empreinte. Pauvre peuple! il n'était pour nous qu'un objet de dégoût, quand il eût dû plutôt être un objet de pitié. Ceux qui ont vu les Nouveaux-Calédoniens, leur face bestiale, leur front déprimé, leur regard de cannibales, pourront seuls apprécier tout ce qu'il y eut de touchant dans la pensée qu'eut Mgr d'Amata de

leur porter en 1844 les lumières de la foi. Choisir ainsi les membres les plus déchus de la grande famille, montrer pour eux l'espèce de prédilection qu'une mère accorde au malheureux enfant disgracié de la nature, à l'être chétif ou difforme dont l'œil de l'étranger se détourne avec horreur, c'est là certes un dévouement dont les annales de l'antiquité n'ont jamais offert d'exemples, et qui ne pouvait être inspiré que par la douceur et l'humilité de la loi nouvelle.

L'amiral ne se fût arrêté que quelques jours dans le havre de Balade, si les progrès rapides que faisait la maladie de M. de Terrasson ne lui eussent inspiré la crainte de troubler, en reprenant la mer, les derniers moments d'un ami qu'il ne pouvait plus conserver l'espoir de sauver. Depuis deux mois une fièvre lente tarissait chez le commandant de *la Durance* les sources de la vie. M. de Terrasson vit arriver sa fin avec la sérénité d'un sage et la douceur d'un chrétien. En mourant, il voulut nous laisser un dernier souvenir de son inépuisable bonté : non-seulement il légua toute sa bibliothèque, qui était assez considérable, à ses officiers, mais il prit soin d'en faire lui-même la répartition avec un discernement qui seul eût indiqué l'intérêt qu'il portait à chacun de nous. L'aumônier de *la Durance* fut, je l'ai dit déjà, dépositaire de la correspondance que M. de Terrasson avait échangée avec l'amiral. C'est

là qu'il eût fallu chercher le secret de la blessure qui avait frappé notre commandant au cœur. Ami sincère et dévoué, M. de Terrasson avait plus consulté ses sentiments que ses forces lorsqu'il avait entrepris ce long et périlleux voyage. Cependant son énergie le soutint jusqu'au jour où il put soupçonner que l'intrigue lui avait ravi la confiance et l'affection de son ami. A dater de ce moment il ne fit plus que languir. M. de Bretigny essaya vainement d'effacer l'impression douloureuse dont il avait été la cause involontaire : il est un âge où l'âme, comme le corps, semble avoir perdu son élasticité, où toute plaie devient un ulcère, où tout chagrin dure jusqu'à la mort. Le commandant de *la Durance* eut du moins la douceur, avant de s'éteindre, de savoir qu'il avait complétement dissipé des préventions qu'on ne lui eût jamais laissé entrevoir, si son amitié inquiète ne les eût devinées et obligées à se découvrir. M. de Terrasson succomba au milieu de la nuit. Les officiers de *la Durance* entouraient son chevet, et ce fut la main de l'amiral qui lui ferma les yeux. Des sanglots éclatèrent de toutes parts à bord de la corvette, quand l'équipage apprit la perte irréparable qu'il venait de faire. Pour nous, qui, plus rapprochés de ce chef vénéré, avions pu mieux connaître encore la noblesse de son âme, qui chaque jour recevions de nouveaux témoignages de sa bienveillance, nous portâmes

jusqu'à la fin de la campagne son deuil dans nos cœurs.

A peine les dépouilles mortelles de M. de Terrasson eurent-elles été confiées à la terre, que nous vîmes arriver à bord de *la Durance* le capitaine de pavillon de l'amiral. M. de Mauvoisis venait prendre le commandement de notre corvette, et le lieutenant en pied de *la Truite*, M. de Vernon, le remplaçait dans ses fonctions de capitaine de pavillon à bord de ce dernier bâtiment. La nomination de M. de Mauvoisis à un commandement qui lui appartenait d'ailleurs de droit, ne fit qu'ajouter à nos regrets. Nous partagions toutes les préventions qu'avait inspirées aux officiers et aux passagers de *la Truite* l'humeur altière de notre nouveau commandant. Dans l'empressement que sembla mettre l'amiral à investir M. de Mauvoisis d'un commandement à peine vacant depuis vingt-quatre heures, nous voulûmes voir le secret désir d'éloigner de sa présence un homme qu'il pouvait accuser d'avoir égaré sa raison et son cœur.

Plongé pendant quelques jours dans un accablement qui nous fit craindre une nouvelle catastrophe, M. de Bretigny donna enfin des ordres pour le départ, et le 29 mai 1793, les corvettes, favorisées par une fraîche brise de sud-est, s'éloignèrent avec joie des funèbres parages de Balade.

Pendant deux mois, nous naviguâmes au milieu

des récifs et des orages, échappant chaque jour par miracle à quelque nouveau danger. Ce fut presque au sortir du havre de Balade que, dirigeant notre route vers l'archipel de Santa-Cruz, situé entre les Nouvelles-Hébrides et l'archipel de Salomon, nous entrevîmes, malheureusement sans songer à nous y arrêter, l'île sur laquelle les frégates de La Pérouse avaient fait naufrage il y avait déjà près de six ans. Nous ne soupçonnâmes pas qu'au milieu de tant d'archipels où chaque îlot, chaque récif avait pu devenir le tombeau de nos compatriotes, c'était précisément cette île inconnue qui avait été le théâtre du tragique dénoûment dont nous cherchions à percer le mystère. Ce voile ne devait être soulevé que trente-cinq ans plus tard par le capitaine Dillon et par le capitaine Dumont d'Urville. Du reste, il paraît aujourd'hui certain que, quand bien même nous eussions abordé à l'île de Vanikoro, nous n'y eussions plus rencontré un seul des naufragés dont le sort excitait en France un si vif et si légitime intérêt. Ceux qui avaient survécu au désastre s'étaient hâtés de construire, à l'aide des débris d'une des deux corvettes, un esquif sur lequel ils avaient quitté l'île : courageuse tentative qui ne devait aboutir qu'à un second naufrage ! C'eût été le lieu où était venue se briser cette fragile épave qu'il eût fallu découvrir pour rendre à la France quelques-uns des enfants dont tout un peuple attendait avec anxiété le re-

tour. Plus de soixante années de recherches n'ont point éclairci ce nouveau problème.

Notre campagne se poursuivait cependant au milieu de difficultés sans cesse croissantes. Nous visitâmes vainement la côte méridionale des îles Salomon, nous pénétrâmes au cœur du dangereux labyrinthe que forme, à l'extrémité de la Nouvelle-Guinée, l'archipel de la Louisiade, et qui s'étend du cap de la Délivrance, découvert par Bougainville, au cap du Roi-Guillaume, découvert par Dampier, labyrinthe où nul ne s'était aventuré avant nous, où nul ne nous a suivis et ne nous suivra peut-être jamais. Nous explorâmes ainsi près de deux cents lieues de récifs. Que de fois, entraînés par la brise ou dominés par de violents courants, il nous fallut nous engager dans des canaux douteux, franchir des hauts-fonds qu'effleurait notre quille, ou chercher à tout hasard une issue entre deux brisants ! Nos corvettes rasaient de si près la côte, que la brise, en soufflant de terre, apportait jusqu'à bord les parfums les plus suaves. De chaque baie que nous traversions, nous voyions se détacher de nombreuses pirogues, dont quelques-unes portaient jusqu'à vingt rameurs. Ces embarcations, se tenant toujours à distance, nous entouraient comme un essaim, non d'abeilles, mais de guêpes, car il était rare que les sauvages qui les montaient ne nous envoyassent pas comme adieux, après quelques insignifiants

échanges, une volée de leurs flèches ou une décharge de leurs frondes. Un de nos marins atteint d'une de ces flèches, sans doute empoisonnée, mourut, dans la nuit même, du tétanos. Quelquefois nous ripostions par un coup de fusil qui mettait en fuite tous ces misérables assaillants. Le plus souvent nous poursuivions notre route, dédaigneux de pareilles attaques, et gémissant de ne pouvoir rencontrer sur aucun point des êtres qui nous parussent dignes du nom d'hommes.

Les pluies abondantes qui nous avaient assaillis depuis notre atterrage sur les îles Salomon avaient répandu à bord de nos bâtiments une humidité qui seule eût suffi pour disposer les équipages au scorbut. Une relâche était devenue indispensable, mais il fallait que cette relâche eût lieu dans un pays qui nous offrît quelques ressources pour réparer nos forces épuisées, et qui nous permît aussi de renouveler nos vivres de campagne. Des cocos, des ignames et des bananes pouvaient bien apporter quelque soulagement à nos misères : ce n'étaient pas là les provisions qui nous mettraient en mesure de continuer notre voyage et d'accomplir de longues traversées. Ce qui nous restait des vivres emportés de France était complétement gâté. Le vin s'était aigri, les farines s'étaient échauffées, et ces aliments malsains hâtaient le développement du principe scorbutique dont nous étions depuis longtemps infectés.



L'affreuse maladie dont le chantre des Lusiades nous a laissé une si énergique peinture, faisait chaque jour à bord des progrès effrayants. La plupart des matelots et des officiers, l'amiral lui-même, en ressentaient les atteintes. Dans une situation aussi fâcheuse, il n'y avait plus à hésiter : il fallait s'éloigner de la Nouvelle-Guinée, que nous savions, par l'expérience acquise l'année précédente, fertile en orages et en calmes. Nous eussions voulu gagner l'île de Java, où nous étions certains de trouver à nous ravitailler; mais la rapidité avec laquelle se propageaient et s'aggravaient les symptômes du scorbut indiquait assez que nous ne pourrions aller jusque-là sans toucher à un port intermédiaire. Aussi, dès que nous eûmes pris la résolution d'ajourner à des temps meilleurs la continuation de nos travaux, nous n'eûmes plus d'autre pensée que d'atteindre les Moluques par le chemin le plus court. C'est ainsi qu'après avoir franchi le détroit de Dampier[1], qui sépare la pointe méridionale de la Nouvelle-Bretagne de l'île Rook, voisine de la Nouvelle-Guinée, après avoir suivi d'assez près la côte occidentale de la Nouvelle-Bretagne, de plus loin celle de la Nouvelle-Irlande, nous nous décidâmes à di-

1. Il ne faut pas confondre ce détroit avec le canal du même nom qui, à 360 lieues plus à l'ouest, trace un sinueux passage entre Batenta et les îlots qui entourent l'île du Roi-Guillaume, peu distante de la côte méridionale de Waygiou.

riger notre route de manière à passer encore une fois au nord des îles de l'Amirauté et des Anachorètes.

Pendant quelques jours les vents furent très-variables, le temps sombre et pluvieux. Ce ne fut que le 15 juillet, à la pointe du jour, que nous vîmes les îles des Anachorètes. A partir de ce moment, nous semblâmes nous traîner plus lentement encore vers le but ardemment désiré; la brise ne soufflait plus que par bouffées orageuses, et notre sillage ne se ranimait un peu que lorsque des torrents de pluie venaient fondre sur nous. Quand le ciel ne se déchirait pas pour livrer passage à ces effroyables averses, un dôme de plomb semblait peser sur nos têtes. C'était une voûte d'un bleu noirâtre qui s'appuyait de chaque côté à l'horizon sans laisser une fissure par où pût poindre un coin du véritable ciel. Une morne mélancolie régnait à bord de nos bâtiments. M. de Bretigny n'avait pu se relever de l'impression douloureuse que lui avait causée la perte de son ami. Il était resté sombre et silencieux, éprouvant un dégoût presque invincible pour toute espèce d'aliments. Peu de jours après notre départ du havre de Balade, les premiers symptômes du scorbut étaient venus se joindre à cet abattement moral, et avaient aggravé un état qui inspirait déjà de vives inquiétudes. Lorsque nous arrivâmes sur les côtes de la Nouvelle-Bretagne, le scorbut avait fait de rapides progrès, et de nouveaux accidents indiquaient



que l'amiral venait d'entrer dans la dernière période de cette cruelle maladie. L'air de la terre pouvait seul encore le sauver. Les officiers de *la Truite* le pressaient de se séparer de *la Durance*, dont la marche inférieure n'avait pas cessé, depuis le commencement de la campagne, de retarder sa conserve. M. de Bretigny résistait à toutes leurs instances. On lui fit enfin comprendre que le danger n'était pas pour lui seul, que chaque jour de plus passé à la mer pouvait coûter la vie à quelques-uns des malheureux dont il ressentait les souffrances plus cruellement que les siennes. Dès qu'on eut cessé de l'entretenir de sa sûreté personnelle et qu'on eut réussi à intéresser l'affection si vive qu'il portait à ses subordonnés, l'amiral se sentit vaincu. L'île Waygiou n'était plus, si les vents nous favorisaient, qu'à deux ou trois jours de marche des corvettes. M. de Vernon fut autorisé à forcer de voiles pour s'y rendre; mais il était trop tard. Dans la nuit même les symptômes les plus alarmants se déclarèrent; les douleurs devinrent si violentes, qu'il fallut perdre tout espoir d'atteindre l'île Waygiou en temps opportun. *La Durance* était encore en vue; *la Truite* mit en panne, et notre chirurgien-major fut appelé à bord de cette corvette. Une consultation eût lieu entre les officiers de santé des deux navires et les naturalistes qui étaient en même temps médecins. Il s'agissait de donner ou de ne pas donner un bain



au malade : on discuta longtemps, et l'on finit par tomber d'accord sur la nécessité d'essayer de l'unique moyen que l'on crut avoir de calmer des douleurs si aiguës qu'elles ne pouvaient manquer d'amener une congestion cérébrale. Malheureusement à peine l'amiral fut-il plongé dans l'eau, qu'il fut pris de convulsions terribles. Une heure après le coucher du soleil, il rendit le dernier soupir.

A bord des deux corvettes la mort de l'amiral causa une stupeur générale. M. de Mauvoisis, que son rang et son ancienneté appelaient désormais au commandement en chef de l'expédition, ne parut pas le moins affecté. Le lendemain, les derniers devoirs furent rendus aux restes mortels de l'amiral. Nous confiâmes son corps à la mer, ce muet tombeau qui a englouti tant de nobles dépouilles, et dont les gouffres se refermeront encore sur tant d'illustres victimes. Pendant la lugubre et triste cérémonie, des larmes et des gémissements n'exprimèrent pas seuls les pénibles sentiments dont chacun de nous était affecté. L'éloge de ce chef si respectable, si bienveillant et si humain était dans toutes les bouches, comme son souvenir devait rester gravé dans tous les cœurs.

Après la perte que nous venions de faire, le pavillon de contre-amiral passa du mât d'artimon de *la Truite* au mât d'artimon de *la Durance*. M. de Mauvoisis, en prenant le commandement de l'ex-

pédition, s'appuya sur un article de l'ordonnance de 1768 pour arborer cette marque distinctive d'un grade dont il ne lui était point permis de porter les insignes, mais dont il se trouvait appelé à remplir temporairement les fonctions : légitime et glorieux héritage d'un chef qu'il avait noblement secondé depuis le commencement de la campagne, mais héritage peu enviable en ce moment et fait pour refroidir la plus ardente ambition! La mésintelligence qui s'était introduite sur *la Truite* et sur *la Durance*, avec les éléments si disparates dont on avait composé les états-majors, s'était beaucoup accrue par les longues souffrances que nous avions endurées. Il n'avait fallu rien moins que la sagesse de M. de Bretigny, le respect universel que son nom inspirait, pour contenir l'aigreur des esprits et l'empêcher de faire explosion; mais à un chef sage et conciliant les malheurs de notre campagne donnaient pour successeur un homme redouté, en butte aux plus absurdes calomnies, et dont le caractère impérieux se refusait à un système de tempéraments devenu, hélas! trop nécessaire.... Pour montrer quelle influence peut avoir sur le sort d'une expédition maritime le caractère personnel du chef qui la dirige, il suffira peut-être de reprendre et de terminer ce récit.



Depuis le déplorable événement qui nous avait ravi M. de Bretigny jusqu'au moment où nous arrivâmes en vue de l'île Waygiou, il ne s'écoula pas

moins de vingt et un jours. Nous n'avancions qu'à la faveur de quelques orages. Le chiffre de nos scorbutiques ne cessait d'augmenter, et la tâche du petit nombre d'hommes qui étaient demeurés valides en devenait chaque jour plus pénible. A bord de *la Durance*, tous les officiers avaient été plus ou moins atteints du fléau. J'étais le seul que le mal eût épargné. Aussi, dès qu'un grain se présentait à l'horizon, s'empressait-on de me faire appeler pour prendre le commandement de la manœuvre. L'officier de quart se mettait à l'abri, et je restais sur le pont jusqu'à ce que la pluie fût passée. Ce surcroît de service ne laissait pas d'être à la longue fort pénible, car il ne me dispensait pas de faire presque toutes les nuits mes quatre heures de quart. A l'âge de vingt ans, on supporte aisément la fatigue; on résiste moins bien à la privation de sommeil. Je ne sais en vérité comment je réussissais à me tenir éveillé pendant les quatre mortelles heures, où le calme et le battement monotone des voiles venaient encore appesantir mes paupières. Je me promenais constamment à grands pas, me heurtant souvent à l'angle de quelque claire-voie ou à quelques-uns des taquets cloués sur le pont. C'était moins de la veille qu'un sommeil lucide; mais enfin je faisais de mon mieux pour ne pas succomber à la tentation. Si j'avais eu l'imprudence de m'asseoir sur le banc de quart ou sur le bastingage,

je n'aurais pas gardé une minute les yeux ouverts, et un coup de canon ne m'eût point tiré de ma léthargie. Un jour que les grains avaient été plus fréquents que de coutume, et qu'il m'en avait fallu, de six heures du soir à quatre heures du matin, recevoir plus d'un qui ne m'était pas destiné, le moment de prendre pour mon propre compte le quart que j'avais fait jusque-là pour le compte de mes camarades arriva sans que j'eusse pu consacrer un seul instant à ma toilette. Le lever du soleil me surprit donc dans une tenue fort peu militaire : j'étais en pantoufles. Ce n'était pas un grand crime ni une grande étrangeté à bord de *la Durance*. Les campagnes scientifiques finissent toujours par conduire à un certain relâchement dans cette étiquette dont il est si important de ne pas se départir à bord d'un navire de guerre. Tourmenté par une insomnie fiévreuse, M. de Mauvoisis, qui n'approuvait guère les dispositions conciliantes de son prédécesseur, trouva l'occasion bonne pour montrer que le commandement avait changé de mains, et il m'adressa une sévère réprimande. J'avais la conscience d'avoir mérité par ma conduite l'éloge plutôt que le blâme. Fixant sur M. de Mauvoisis un regard qui semblait défier le sien, je lui répliquai sèchement « qu'un officier qui, depuis plus de quinze jours, recevait la pluie sur le corps pour le compte de tous ses camarades n'avait pas le temps de s'occuper de sa toi-



lette. » Je m'attendais à recevoir l'ordre de me rendre aux arrêts. M. de Mauvoisis ne m'infligea pas cette punition, et son indulgence fut ici une faiblesse, car dans le service militaire, s'il faut avoir grand soin de ne point être injuste, il est plus important encore de ne jamais laisser l'autorité recevoir une leçon de ses inférieurs; mais M. de Mauvoisis avait au fond une certaine estime pour ce jeune homme qu'il savait étranger à toutes les coteries qui divisaient nos états-majors. Peut-être aussi, comme tous les caractères fiers, avait-il un secret respect pour la fierté. Il tourna brusquement sur ses talons et rentra dans sa chambre sans m'adresser une nouvelle parole.

Je me suis plus tard reproché ce mouvement de vivacité. Il eût été plus généreux, dans la situation où nous nous trouvions, d'accepter en silence un injuste reproche. M. de Mauvoisis avait un orgueil intraitable; mais son plus grand malheur avait été de s'engager dans une expédition où ses qualités mêmes devinrent des défauts. La révolution de 89 venait d'inaugurer le règne des encyclopédistes. Notre commandant n'avait aucune sympathie pour les tendances nouvelles. Il disputait avec humeur son navire aux envahissements de la science, qui venait installer malgré lui des arbres à pain jusque sur la dunette. Tous ces prétendus bienfaiteurs de l'humanité, avec les herbiers dont ils devaient doter la

France, les graines potagères dont ils enrichissaient des plages désertes, lui rappelaient, disait-il, le titre bien connu d'une pièce de Shakspeare, *Beaucoup de bruit pour rien.* Les savants dont M. de Mauvoisis ménageait si peu la susceptibilité représentaient à bord le parti de la Révolution. La politique associa insensiblement à leurs griefs la plupart des officiers qui n'appartenaient pas à la noblesse, et comme le camp qui attaque est toujours plus ardent que celui qui défend, M. de Mauvoisis, à cette époque de notre campagne, n'eût peut-être pas trouvé à bord des deux corvettes une seule voix qui osât s'élever en sa faveur.

Par un bonheur inespéré, les équipages demeuraient fort calmes au milieu de ces luttes. Nos officiers étaient tous des hommes d'élite, et quand les matelots se sentent commandés par des gens qui savent leur métier, on a bien rarement à leur reprocher des actes d'indiscipline. Cependant il était temps qu'une relâche vînt apporter quelque soulagement à nos misères, car si la patience de nos marins eût pu supporter de plus longues épreuves, à coup sûr la santé des plus robustes ne les aurait pas subies impunément.

Enfin le 11 août à midi nous aperçûmes à l'horizon le sommet des hautes montagnes de l'île Waygiou. Nous allions entrer dans la Malaisie. Les nouvelles populations que nous devions rencontrer n'étaient

point faites sans doute pour nous inspirer une confiance sans limites. Habituées cependant à reconnaître la suprématie de la compagnie des Indes néerlandaises, il était probable qu'elles nous réservaient un accueil moins hostile que les féroces insulaires avec lesquels nous avions vainement tenté de lier des relations amicales. Des vents très-faibles et variables continuaient par malheur à retarder notre marche. Des embarcations furent expédiées en avant pour chercher un port où nos navires épuisés pussent jeter l'ancre. Sur la côte orientale de Waygiou, les officiers chargés de cette reconnaissance découvrirent, à l'abri d'un îlot, un havre que les naturels du pays leur désignèrent sous le nom de Boni-Soïné. Nous n'avions pas à espérer de ressources bien abondantes sur ce point, quoiqu'on eût reconnu dans le voisinage des cocotiers et quelques traces de culture; mais ce qu'il fallait à nos scorbutiques, c'était l'air de la terre. Un bain de sable pris au soleil eût plus avancé leur guérison que tous les rafraîchissements du monde. Pendant sept mortels jours, des calmes ou des brises contraires nous empêchèrent de pénétrer dans le canal qui devait nous conduire au mouillage. C'était pour nos malheureux malades le supplice de Tantale. Dans notre impatience, nous prîmes le parti de franchir une chaîne de récifs qui laissait à peine quelques pieds d'eau sous notre quille. Quand notre ancre mordit le fond, nous



comptions quatre-vingt-dix-neuf jours de traversée. Des pirogues parties des villages environnants nous apportèrent dès le lendemain quelques ignames, du poisson et des tortues.

Notre premier soin avait été d'établir des tentes sur la plage et d'installer nos malades à terre. Sans les pluies qui nous poursuivirent jusqu'à ce mouillage, quelques jours auraient suffi pour nous délivrer de l'horrible fléau qui avait menacé de décimer les états-majors et les équipages des deux corvettes. La plupart de nos malades, même les plus gravement atteints, recouvrèrent cependant des forces et virent disparaître les symptômes qui annonçaient chez quelques-uns d'entre eux une dissolution prochaine. Nous savions qu'en poussant plus avant dans la mer des Moluques, nous trouverions la mousson d'est établie et le ciel plus serein qui l'accompagne. L'île de Bourou et le port de Cayéli, où avait relâché Bougainville, étaient sur la route qui devait nous conduire à Java. Si nous pouvions espérer la guérison complète de nos scorbutiques, c'était à Cayéli, où nous étions sûrs de rencontrer toutes les ressources d'un établissement européen, et non dans un port, où l'on ne se procurait qu'avec beaucoup de peine quelques rafraîchissements. L'ordre fut donc donné de se préparer à lever l'ancre dix jours après notre arrivée dans le havre de Boni.

La place du chef de l'expédition était à bord de *la*

Truite, qui, par la supériorité de sa marche et son ameublement plus recherché, méritait une pareille distinction. M. de Mauvoisis transporta son pavillon sur cette corvette aussitôt que les circonstances le lui permirent. M. de Vernon vint le remplacer à bord de *la Durance*. Je fus désigné par M. de Mauvoisis pour le suivre à bord de *la Truite*, preuve évidente que ce chef impérieux ne m'avait point gardé rancune de la scène dans laquelle je m'étais montré si pointilleux et si imprudent. L'état-major de *la Truite* avait plus souffert encore que le nôtre. Le renfort que lui amenait M. de Mauvoisis était presque indispensable. Je n'en éprouvai pas moins un vif regret de me séparer de mes camarades. Je n'avais reçu d'eux, pendant tout le cours de notre navigation, que des témoignages d'estime et de sympathie. Je n'étais pas, il est vrai, tout à fait étranger à bord de *la Truite*. Je devais y trouver un assez bon nombre d'amis. Ce que je redoutais, c'était la mésintelligence qui régnait à bord de la corvette amirale. Nous avions bien eu nos dissentiments et nos coteries à bord de *la Durance*, mais moins vives et moins tranchées qu'à bord de *la Truite*. D'ailleurs j'avais réussi sur ce bâtiment à garder la neutralité la plus complète; j'ignorais si je serais aussi heureux en changeant de navire. Je le fus, Dieu merci. J'eus mes querelles, sans doute, — on en avait à cette époque plus souvent qu'aujourd'hui, — mais ce furent bien les

miennes, et non celles des autres. Jusqu'au dernier moment, je sus me tenir en dehors de divisions qui me paraissaient regrettables sous tous les rapports, et j'eus le bon sens de ne m'associer aux prétentions exagérées ni des uns ni des autres.

Le jour même où nous devions reprendre la mer, M. de Mauvoisis, dont la santé était depuis longtemps très-gravement altérée, éprouva une nouvelle crise nerveuse qui le mit dans l'impossibilité de continuer à diriger la navigation des deux corvettes. Il fit appeler M. de Vernon et lui remit, non le commandement supérieur, mais le soin de conduire nos bâtiments au port de Cayéli. Ce fut d'ailleurs une courte et facile traversée. La mer des Moluques connaît peu de tempêtes et ne cache que de rares écueils. En six jours, nous eûmes franchi les cent lieues qui séparent le havre de Boni de la côte orientale de Bourou. Nous trouvâmes dans cette possession hollandaise l'accueil bienveillant et les ressources inappréciables que nous avions rencontrés l'année précédente à Amboine. Si, en arrivant dans la capitale des Moluques, nous étions déjà dignes de sympathie, cette fois nous étions vraiment dignes de pitié. Lorsque nous avions mouillé sur la rade d'Amboine, nous n'avions encore éprouvé que quelques fatigues. Aucune maladie n'avait exercé ses ravages parmi nous. Nous étions pleins d'ardeur et de confiance. En quelques mois tout avait changé.

La mort avait frappé successivement les deux chefs de l'expédition, et leur avait donné pour successeur un homme d'un mérite incontestable, mais qui, placé sous l'influence d'une maladie nerveuse, impérieux, passionné, cédant mal à propos à l'entraînement de ses opinions politiques, s'était aliéné par ses exigences l'affection de ses subordonnés. Tel était le chef auquel étaient remises les destinées de deux équipages affaiblis et de deux états-majors divisés, à la veille des graves complications qu'il était facile de prévoir. Bien des choses ont changé dans la marine depuis le temps où *la Truite* et *la Durance* erraient au milieu des récifs de la Louisiade. Ce qui ne changera jamais, c'est le cœur de l'homme. Nos officiers n'ont plus à craindre les misères dont je viens de tracer le triste tableau. Il n'est pas certain que l'histoire de nos dissensions ne puisse leur être encore un avertissement salutaire. Si jamais l'indulgence fut une vertu et une nécessité, c'est à bord d'un navire. Lorsqu'il n'y a point de divorce possible, il ne faut pas altérer légèrement la bonne harmonie du ménage. Ce n'est point merveille qu'après avoir voyagé trois ou quatre ans face à face, comme deux amants placés dans une litière, on s'inspire mutuellement un peu de lassitude. Que l'on découvre chaque jour à son voisin quelque imperfection qu'on n'avait pas jusqu'alors soupçonnée, ce n'est pas chose non plus dont il faille s'éton-

ner outre mesure; mais avec un peu de clémence, un peu de généreuse sagesse de part et d'autre, on peut encore parcourir dans une douce intimité une assez longue carrière. Seulement qu'on n'oublie pas une condition essentielle : il faut que le désir de l'union soit surtout dans le cœur du chef, et que, bien différent sur ce point de Tibère, il n'ait d'autre but que de *concilier pour régner*.

CHAPITRE X.

Arrivée à Sourabaya. — Coup d'État et mort de M. de Mauvoisis. Batavia en 1794.

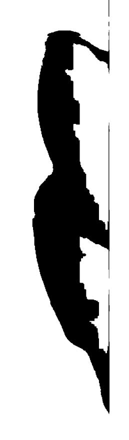
Le moment semblait venu de reprendre le chemin de la France; mais si l'on réfléchit à la situation politique où se trouvait en 1793 notre malheureux pays, on ne s'étonnera point que de douloureuses préoccupations aient disputé nos âmes à la joie du retour. Nous n'avions, il est vrai, rien à redouter en apparence de la terrible conflagration qui, au moment même de notre départ, menaçait déjà l'Europe. Des lettres de neutralité envoyées par tous les gouvernements mettaient *la Truite* et *la Durance* à l'abri des chances d'une guerre générale. Ce sauf-conduit formel nous eût-il manqué, nous trouvions un autre gage de sécurité dans le généreux exemple donné en 1778 par la France et les États-Unis. Les croiseurs des deux pays avaient à cette époque reçu l'ordre de respecter les bâtiments qui, sous les ordres de Cook, venaient d'explorer l'océan Pacifique.

Comme *la Resolution* et *la Discovery*, *la Truite* et *la Durance* étaient placées sous la sauvegarde de l'honneur européen. Le danger pour nous était moins dans les dispositions des marines étrangères que dans l'état même de la France. Bien qu'incomplètes et déjà anciennes, les nouvelles d'Europe que nous avions trouvées à Bourou indiquaient un progrès redoutable dans l'agitation à laquelle était en proie la société française. Qu'allions-nous apprendre à l'île de Java, vers laquelle se dirigeaient nos corvettes après une salutaire relâche de onze jours dans la baie de Cayéli? Deux partis, celui de la Révolution, celui de l'émigration, commençaient à se dessiner parmi nous; ils attendaient des renseignements plus précis avec une sombre impatience, et c'est sous l'impression de luttes prochaines, de dissentiments de plus en plus prononcés, que nous reprenions notre campagne.

L'indisposition de M. de Mauvoisis se prolongeant, M. de Vernon exerçait le commandement, sans s'écarter toutefois de l'itinéraire qui lui avait été tracé. Par les ordres de M. de Mauvoisis, nous nous engageâmes, au sortir de la rade de Cayéli, dans le détroit de Bouton. Dix-sept journées furent employées à traverser ce canal, qui n'a que trente lieues d'étendue. On mouillait toutes les nuits, et on n'avançait guère qu'à l'aide des marées favorables. Durant ces jours d'une laborieuse navigation, si

nous éprouvâmes des chaleurs suffocantes, nous vécûmes du moins dans l'abondance. De tous côtés accouraient vers nous des pirogues chargées de volailles, de poissons et de fruits. Malheureusement cette abondance eut de tristes résultats, et les derniers vestiges du scorbut disparaissaient à peine que se déclaraient les symptômes de la dyssenterie. En deux jours, nous perdîmes cinq hommes, et chaque corvette compta une trentaine de malades.

M. de Mauvoisis cependant eut bientôt repris ses forces. Les corvettes venaient de traverser le détroit, elles étaient à l'ancre devant la ville de Bouton, quand il fit appeler M. de Vernon à bord de *la Truite*, et lui annonça qu'il se croyait suffisamment rétabli pour le décharger de la responsabilité du commandement. Jusqu'à Java d'ailleurs la route était toute tracée. Il n'y avait que deux cents lieues à parcourir vent arrière, dans des parages, il est vrai, parsemés d'assez dangereux écueils, et dont les Hollandais avaient évité de publier des cartes exactes; mais pour des navires qui venaient de passer des mois entiers au milieu des brisants, à bord desquels chacun avait l'habitude d'avoir l'œil ouvert, ces difficultés n'étaient qu'un jeu. Nous franchîmes donc sans encombre l'espace qui nous séparait de la colonie hollandaise, et nous vînmes jeter l'ancre à l'entrée de la rade de Sourabaya,

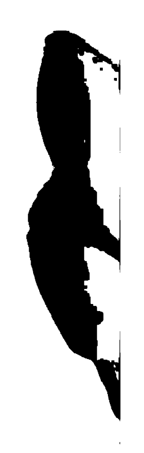


dans un état de détresse qui réclamait impérieusement les plus prompts secours.

Un instant on put croire que ces secours nous seraient refusés; on avait appris à Sourabaya que la guerre était déclarée entre la Hollande et la France. L'officier qui avait été envoyé à terre pour demander l'autorisation de faire entrer nos corvettes en rade fut arrêté avec les hommes qui l'accompagnaient et retenu comme prisonnier de guerre. Un second officier et un second canot eurent le même sort. A la nouvelle de ces indignes procédés, M. de Mauvoisis réunit les états-majors des deux corvettes, et, après avoir exposé en quelques mots les difficultés de la situation, il annonça qu'il n'y avait point d'alternative qui ne lui parût préférable à celle de remettre nos bâtiments entre les mains de l'ennemi. Ces nobles paroles obtinrent une approbation unanime. Il fut décidé que dès le lendemain nous nous éloignerions d'un pays où l'on méconnaissait et le droit des gens et les lois de l'hospitalité. Qu'adviendrait-il ensuite de nous? C'est ce qu'il était difficile ou bien triste de prévoir. Il ne restait plus à bord de nos corvettes que trente jours de biscuit tout à fait avarié et un mois d'eau. Les deux tiers de nos équipages étaient attaqués de la dyssenterie; les hommes les plus valides étaient précisément retenus avec les deux embarcations que les Hollandais se refusaient à relâcher. Dans ces con-

ditions, réussirions-nous à atteindre l'île de France, le seul port qui nous fût désormais ouvert? Ferions-nous près de douze cents lieues quand nous avions failli désespérer de pouvoir en faire quatre cents pour nous traîner de Waygiou à Sourabaya? Toutes nos dispositions de départ n'en furent pas moins prises, et nous n'attendions plus que le moment de mettre sous voiles, lorsqu'à notre grand étonnement nous vîmes arriver l'officier qui avait été le premier envoyé à Sourabaya. Le conseil supérieur de Batavia avait levé toutes les difficultés, et des ordres étaient donnés pour qu'on nous fît l'accueil réservé aux navires des puissances amies. Des pilotes nous étaient en même temps expédiés par le gouverneur. Nous levâmes aussitôt l'ancre, et, confiants dans la foi jurée, nous donnâmes à pleines voiles dans la passe qui nous conduisit en quelques heures à l'entrée même de la rivière de Sourabaya.

Il y avait plus de deux ans que nous avions quitté la France. Ces deux années avaient été remplies pour nous de bien tristes épreuves; mais qu'étaient nos malheurs en comparaison de ceux qui pendant la même période affligeaient notre pays? Les deux officiers qui avaient eu des communications avec la terre apportaient des nouvelles que nous n'hésitâmes pas d'abord à taxer d'exagération. « La France, leur avait-on dit, était en guerre avec toutes les nations



de l'Europe, coalisées contre elle; une révolution épouvantable avait abouti à la mort du meilleur des rois; les démagogues, exerçant un pouvoir sans bornes, envoyaient les citoyens les plus paisibles à l'échafaud ou les faisaient massacrer dans les prisons. La France n'était plus qu'un vaste champ de carnage. » Tous ces horribles détails nous parvinrent à la fois : ils produisirent sur nous tous l'impression la plus douloureuse; malheureusement ils réveillèrent aussi les haines que le danger commun avait paru un instant assoupir. Sous des chefs tels que M. de Bretigny et M. de Terrasson, on se fût borné à gémir sur les malheurs de la patrie. M. de Mauvoisis était trop ardent pour ne pas ambitionner un rôle plus actif. Voyant à leur tête un partisan avoué de l'émigration, les états-majors tendaient plus que jamais à se séparer en deux camps, et chacun obéissait, suivant la pente où inclinent tous les hommes, à ses espérances ou à ses regrets.

La réception qu'on nous fit à Sourabaya vint nous arracher à ces tristes préoccupations. Les habitants s'empressèrent à l'envi près de nous, et ce fut à qui nous ferait les honneurs de la ville. On comptait parmi les officiers de la garnison plusieurs de nos compatriotes sortis des régiments que la Hollande avait à cette époque l'habitude de recruter en France. Nous les vîmes accourir des premiers audevant de nous. Avec eux, nous pouvions nous en-

tretenir sans réserve de nos inquiétudes, car ils n'avaient perdu ni le souvenir ni l'amour de la France en prenant du service sous un autre gouvernement. Avec les Hollandais, au contraire, nous dissimulions de notre mieux nos craintes pour l'avenir, notre horreur pour le passé, car la plus grande souffrance que puisse éprouver une âme un peu fière, c'est d'avoir à rougir de son pays devant des étrangers.

Sourabaya était en 1793 une petite ville charmante. Comme toutes les villes des Indes néerlandaises, elle comprenait trois quartiers bien distincts : le quartier européen, le *campong* chinois et le *campong* malais. Le quartier européen, entouré d'une simple chemise sans épaisseur, dont l'élévation en certains endroits ne dépassait pas cinq ou six pieds, s'étendait sur la rive gauche d'un cours d'eau très-rapide, assez profond pour donner accès à des bâtiments de soixante ou quatre-vingts tonneaux, et servant de frontière à la ville proprement dite, que ce canal séparait des faubourgs chinois et malais. Le quai, planté d'arbres, se prolongeait jusqu'à la mer. C'était pour les Européens la promenade habituelle. Le long de la jetée on avait ménagé un chemin de halage, afin de pouvoir tirer à la cordelle les caboteurs jusqu'au fond du port. Il y avait là, du lever du soleil jusqu'à la fin du jour, un mouvement, une activité commerciale dont Sourabaya, m'a-t-on as-

suré, n'offre plus de nos jours que le spectacle affaibli. Les rues de la ville n'étaient point pavées, — c'était alors un luxe fort rare sous les tropiques ; — elles étaient spacieuses et présentaient l'aspect assez régulier d'une double rangée de maisons à un seul étage, élégantes et modestes demeures dont une propreté recherchée était le plus bel ornement. Le palais même du gouverneur ne contrastait point par son extérieur avec la simplicité générale ; mais à l'intérieur de cette résidence il régnait un luxe dont la cour de quelques princes indiens eût pu seule donner une idée. C'est là que nous assistâmes à des fêtes qui rappelaient les splendeurs fabuleuses des *Mille et une nuits*, à des festins d'une profusion incroyable, dans lesquels une foule empressée de jeunes et belles esclaves, toutes vêtues d'un costume uniforme, se tenaient derrière les convives, attentives à prévenir leurs moindres désirs. Ce faste asiatique n'étonnait personne. Les employés supérieurs de la compagnie étaient de véritables souverains dans la province qu'ils étaient chargés d'administrer, et on trouvait tout simple qu'ils étalassent aux yeux des populations la pompe du rang suprême, puisqu'ils avaient toutes les prérogatives de la royauté [1].

1. Le gouverneur de Sourabaya était à cette époque M. Hogendorp, homme digne en tous points des fonctions importantes qui lui étaient confiées, et fait pour honorer une plus haute for-

La rade de Sourabaya, abritée de tous les vents, était un véritable nid de mousse pour nos pauvres navires si longtemps battus par la tempête. La sécurité complète dont nous jouissions à ce mouillage permettait donc de laisser aux états-majors et aux équipages beaucoup de liberté; mais cette liberté si chèrement achetée n'eût été qu'un leurre et une source de nouveaux regrets, si l'on n'avait pris quelque mesure pour améliorer notre situation financière, car depuis le commencement de la campagne nous n'avions rien reçu encore de nos appointements. Heureusement il nous restait une grande quantité des objets qui devaient servir à nos échanges avec les sauvages. Cession fut faite de toute cette pacotille à la compagnie hollandaise, et l'argent qu'on en retira fut employé à payer aux officiers et aux équipages une partie de la solde qui leur était due. Officiers et savants, — je me trouvai

tune. A vingt-cinq ans de là, je l'ai retrouvé à Rio-Janeiro. Après l'avoir élevé aux postes les plus éminents, les révolutions avaient consommé sa ruine. Il vivait retiré sous un *ajoupa*, misérable hutte de feuilles et de branchages, presque au sommet du Corcovado, manquant du nécessaire et n'ayant avec lui qu'une vieille négresse pour préparer ses modestes repas. Ce grand revers n'avait point altéré sa sérénité. Il revint avec complaisance sur les souvenirs du temps, si éloigné déjà, où il m'avait reçu, jeune enseigne de vaisseau, à sa table. L'étendue de son propre malheur l'affectait moins que la chute de l'illustre fortune à laquelle il avait attaché la sienne : devenu général au service de la France, il avait été un des aides de camp de l'empereur.



cette fois assez riche pour faire comme les autres, — tous prirent des logements en ville. On ne laissa sur chaque corvette qu'un seul officier de garde, relevé tous les trois jours. Les tables des états-majors, les *gamelles*, pour employer le terme consacré, furent établies à terre. M. de Mauvoisis fixa le traitement de table de chaque officier à une piastre forte par jour, indemnité qui nous fut régulièrement payée à la fin de chaque mois par la caisse du bord. Dans un pays où tout était à vil prix, un pareil traitement nous laissait encore le moyen de réaliser des économies sans cesser de vivre dans une extrême abondance. Jusque-là, tout était pour le mieux, puisqu'on ne nous allouait, à titre d'à-compte, qu'une portion de ce qui nous était bien légitimement acquis. Seulement, quand l'argent qu'on s'était procuré par une opération très-justifiable se trouva dépensé, on commit l'imprudence de puiser dans le trésor de la compagnie et de la laisser devenir notre créancière. Nous n'avions pourtant, si l'on considérait la détresse bien connue de la République française, d'autre gage à offrir aux Hollandais que les bâtiments mêmes qui nous avaient amenés à Java. Nous contractions, en un mot, une sorte d'*emprunt à la grosse*, opération qui convient mieux à des navires de commerce qu'à des navires de guerre.

Le temps s'écoulait cependant. Il y avait près de

quatre mois que nous avions jeté l'ancre devant Sourabaya, et rien ne faisait prévoir le moment où nous songerions à effectuer notre retour en France. Cette incertitude et l'inaction complète dans laquelle nous vivions, l'inaction si mauvaise conseillère, exaltèrent encore nos inimitiés. La désunion fut poussée si loin, qu'elle nécessita la dissolution des gamelles. Les états-majors cessèrent d'avoir une table commune, et chacun s'en fut vivre où il lui convenait le mieux. Dans cette dispersion générale, j'associai mes destins à ceux d'un jeune ingénieur hydrographe dont le nom est resté justement attaché à tous les travaux de notre campagne, et dont la réputation n'a fait que grandir jusqu'aux derniers instants de sa longue carrière. De jour en jour arrivaient d'Europe des nouvelles plus affreuses. La guerre civile, disait-on, désolait notre pays, le territoire, envahi par les armées étrangères, ne pouvait manquer d'être démembré, et déjà les ennemis commençaient à se partager nos provinces. Tous ces bruits, exagérés quelquefois à dessein, agitaient ou aigrissaient les esprits. La majorité d'entre nous aspirait ouvertement après un prompt départ, et se plaignait vivement des interminables délais qui laissaient la dyssenterie décimer nos équipages. Dans l'espoir d'apaiser les mécontentements et de rallier de nouveaux partisans à la cause royaliste, M. de Mauvoisis ne trouva rien de mieux que

de disposer des décorations qui avaient été confiées au chef de l'expédition pour récompenser ceux des officiers qui mériteraient cette distinction par leurs services dans le cours du voyage. Trois officiers reçurent la croix de Saint-Louis, et en présence des états-majors rassemblés prêtèrent le serment exigé par les statuts de l'ordre. Une semblable mesure ne pouvait plus laisser de doutes sur l'intention de M. de Mauvoisis de ne rentrer en France que lorsqu'il aurait reçu des nouvelles plus en rapport avec ses désirs et ses espérances. Nous savions qu'il entretenait une correspondance très-active avec le gouverneur général, mais nous ne soupçonnions pas qu'il sollicitait déjà les secours de la haute régence pour tenir en respect au besoin les équipages des deux corvettes, accusés par leur commandant de s'être constitués en état de révolte. Est-il besoin d'ajouter que rien, ni dans les équipages ni dans les états-majors, ne justifiait une telle accusation ? Chacun s'étonnait, il est vrai, que notre séjour à Sourabaya se prolongeât ainsi sans nécessité, mais jamais on n'avait eu à nous reprocher le moindre murmure ni le moindre mouvement séditieux. Malgré des dissensions profondes, il n'y avait qu'un vœu parmi nous, celui de rentrer en Europe, et d'y rentrer avec nos bâtiments. Ce qui acheva d'égarer l'ambition de M. de Mauvoisis, ce fut sa crédulité. Les nouvelles ne parvenaient point alors dans les Indes avec autant de

rapidité et de régularité qu'aujourd'hui. La compagnie hollandaise, intéressée à ne laisser circuler dans ses possessions aucun bruit qui pût ébranler sa puissance, avait pris des mesures pour qu'aucun journal, aucune correspondance, ne pussent pénétrer dans la colonie sans avoir subi une censure préalable. On ne pouvait donc savoir à Java, des événements qui s'accomplissaient en Europe, que ceux qui tournaient contre nous ou qui tendaient à déshonorer la cause de la Révolution. Les avantages remportés par nos armes étaient soigneusement dissimulés; le règne odieux de la Convention était au contraire livré à l'indignation publique avec toutes ses horreurs et tous ses désordres. Qui eût pu croire au triomphe d'une orgie où des bourreaux ivres de sang et à court de victimes semblaient prêts à se dévorer entre eux? Déjà la reine Marie-Antoinette et les girondins avaient porté leur tête sur l'échafaud, la Vendée était en feu, Dumouriez venait de passer à l'ennemi. M. de Mauvoisis crut la France vaincue et l'émigration près de rentrer bannières déployées dans Paris. Il ne voulut pas attendre le dernier moment pour manifester ses principes par un acte éclatant. Il trouva malheureusement dans le conseil supérieur de la compagnie, à l'honneur duquel nous étions confiés, une disposition complaisante à écouter ses rapports et un empressement perfide à seconder sa défection. Dans la

nuit des listes de proscription sont dressées. Deux vaisseaux de guerre de cinquante canons et des canonnières entourent nos corvettes; des détachements de troupes parcourent la ville et constituent prisonniers tous les individus dont l'arrestation a été résolue. Au point du jour le pavillon blanc est arboré sur nos bâtiments, qui le saluent de toute leur artillerie. Cette démonstration ridicule était sans objet. La seule conséquence qu'elle pût avoir, c'était de nous fermer les portes de la France, à moins que l'étranger ne se chargeât de nous les rouvrir. A dater de ce jour, c'en était fait de l'expédition; on put la considérer comme dissoute. La plupart des officiers, qui n'appartenaient pas à la noblesse, ainsi que les naturalistes, cause première de nos dissensions, furent dirigés par terre sur la ville de Batavia, pour y être détenus dans les forteresses. Quelques officiers mariniers et une quarantaine de matelots de chaque corvette furent envoyés en exil dans l'intérieur de Java. On les y plaça sous la surveillance des chefs indigènes, qui heureusement les traitèrent avec les plus grands égards.

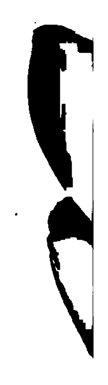
J'avais été porté sur la liste des proscrits. Le jeune ingénieur hydrographe avec lequel je m'étais lié y figurait également, sans avoir plus que moi mérité cette préférence. J'ignore en vérité quel motif avait pu nous valoir l'honneur d'être ran-

gés parmi les rebelles. Nous étions tous les deux très-inoffensifs, surtout fort peu enthousiastes d'une révolution que nous ne connaissions encore que par ses excès. Je dois dire cependant que mon compagnon était le dépositaire des papiers de l'aumônier de *la Durance*, mort depuis notre arrivée à Sourabaya. Ces papiers renfermaient la correspondance de M. de Terrasson, et à toutes les instances qui lui avaient été faites pour avoir communication de ce dépôt le jeune ingénieur avait répondu par le refus le plus formel. Mais moi, qui venais à peine d'accomplir ma vingtième année, qui n'avais d'ardeur que pour mon métier et pour le plaisir, qui n'avais jamais pris parti ni pour les Capulets ni pour les Montaigus, qui, en ce moment même, étais à peine convalescent d'un bon coup d'épée que je devais à l'un des savants si particulièrement odieux à M. de Mauvoisis, je me demande encore à quel propos on me fit arrêter. Sans doute on jugea que, n'ayant rien à gagner à la cause de l'émigration et tout à espérer du triomphe des idées nouvelles, mon choix devait être fait à l'avance. Ce raisonnement, si toutefois ce fut celui de M. de Mauvoisis, aurait dû dessiller ses yeux. Que pouvait-il se promettre du conflit dans lequel la noblesse était engagée, lorsqu'il lui fallait tenir pour ennemis tous les Français qui n'étaient pas gentilshommes? Détenus dans nos appartements et

gardés à vue par deux factionnaires, nous attendions, mon compagnon et moi, le parti qu'on allait prendre à notre égard. Notre premier mouvement avait été de nous révolter contre un traitement indigne; bientôt la gaieté naturelle à notre âge avait repris le dessus, et nous nous étions insensiblement habitués à notre prison. Le joug de la persécution ne s'appesantit pas d'ailleurs bien longtemps sur nos têtes. J'ignore qui intercéda en ma faveur, mais je fus relâché le premier. Mon compagnon ne le fut que quelques jours plus tard. M. de Mauvoisis me fit appeler aussitôt après la levée de mes arrêts; il m'ordonna de reprendre mon service à bord de *la Truite*, comme si cette arrestation n'eût été que le résultat d'un malentendu, et me dit, au moment où je me retirais, qu'il n'avait pas oublié les recommandations de mes protecteurs. Je lui avais en effet été recommandé, avant notre départ de Brest, par Mme la duchesse de Choiseul; mais, dans la précipitation avec laquelle il avait dressé sa liste des suspects, il paraît qu'il l'avait oublié.

L'émotion causée par ce coup d'État ne tarda pas à se calmer, et nous reprîmes nos habitudes paisibles. Nous montions à cheval dès le point du jour, et nous chassions jusqu'à dix heures. Dans la journée nous évitions de sortir, à cause de l'excessive chaleur; le soir venu, nous allions faire quelques

visites ou respirer sur la jetée l'air frais de la mer. Toutes les quinzaines environ, mon tour de garde arrivait, et j'allais arpenter pendant trois jours le pont presque solitaire de *la Truite*. Cette vie monotone convenait au climat, qui ne s'accommode ni des exercices violents ni des émotions trop vives. Cependant la dyssenterie continuait ses ravages parmi les plus sages et les plus tempérants d'entre nous. J'avais été un des premiers officiers atteints de cette cruelle maladie, et j'en étais arrivé à un état de faiblesse qui me permettait difficilement de continuer mon service. Chaque fois que venait mon troisième jour de garde, j'étais pris par des vomissements, je perdais connaissance, et il fallait me transporter évanoui à terre. Je craignais tellement d'être à charge à mes camarades, que, malgré l'intérêt que tous à l'envi me témoignaient, je ne voulus jamais céder à leurs instances. Je persistai, en dépit des observations du médecin, à mener ma vie habituelle, trouvant dans mon énergie et dans ma jeunesse insouciante des forces inespérées pour remplir mes devoirs et pour vaquer en même temps à des plaisirs, qui n'étaient pas tous sans danger. L'oisiveté en effet nous livrait sans défense à des séductions qui peuvent exercer leur pernicieuse influence sur les meilleurs esprits. Comme la plupart de mes camarades, j'avais depuis quelques mois contracté la funeste passion du jeu. Le



sort me fit tomber un jour entre les mains de fripons qui me donnèrent une leçon que je ne payai pas trop cher, puisque j'en gardai le souvenir toute ma vie. En moins d'une heure, ces habiles joueurs m'eurent dépouillé de soixante-dix louis, et je demeurai leur débiteur de dix autres. Je me retirai chez moi fort confus, fort affligé, comme on peut croire, et surtout fort préoccupé des moyens de payer ma dette. Je possédais deux atlas, quelques livres et un habit de velours souci parsemé de points noirs. Mon domestique reçut l'ordre d'aller vendre tous ces objets; le prix qu'il m'en rapporta me permit de satisfaire sur-le-champ à mes obligations; il me resta même assez d'argent pour attendre sans trop de gêne la solde du mois, qui heureusement touchait à sa fin.

Le passage dans l'intérieur de l'île de Java des officiers, des naturalistes et des marins qu'on avait si injustement proscrits redressa les idées fausses qu'on avait accréditées sur leur compte. Les Hollandais purent juger, en voyant de près ces prisonniers, qu'on les avait calomniés étrangement. Ils ne trouvèrent dans les hommes qui leur avaient été signalés comme les révolutionnaires les plus dangereux que des gens inoffensifs qui ne s'étaient jamais occupés de politique, ou ne s'en étaient occupés qu'avec la ferveur naïve que presque toute la France avait montrée à cette époque pour de périlleuses uto-

pies. Aussi à leur arrivée dans la capitale de l'île nos compatriotes furent-ils reçus avec une bienveillance extrême, qui pour quelques-uns même se transforma en une généreuse sollicitude. Les corsaires de l'île de France avaient fait des captures importantes dans la mer des Indes ; les Hollandais, de leur côté, s'étaient emparés de quelques-uns de nos bâtiments. Un navire fut expédié de Batavia en parlementaire, pour traiter avec les autorités de l'île de France de l'échange des prisonniers. Quelques-uns des proscrits de *la Truite* et de *la Durance* furent embarqués sur ce bâtiment : il est regrettable que tous n'aient pu obtenir une faveur qui les aurait sauvés. Laisser des Européens à Batavia, sous l'influence d'un climat dont l'insalubrité était alors proverbiale, c'était les exposer à un danger plus terrible que tous ceux que nous avions affrontés sur les côtes de la Nouvelle-Hollande ou de l'Océanie. Plusieurs de nos compagnons payèrent ainsi de leur vie les ambitieuses illusions de leur commandant.

Les événements se chargeaient à cette époque même de seconder le retour de la haute régence à des sentiments plus équitables. Non-seulement nos frontières avaient cessé d'être menacées, mais nos armées pénétraient déjà jusqu'au cœur des pays ennemis. Quelques mois s'étaient à peine écoulés depuis le départ des premiers proscrits pour l'île de France, qu'un bâtiment léger, expédié de cette île,



vint réclamer au nom de la république « le traître Mauvoisis et les malheureux équipages. » Le délégué du gouvernement français était précisément un des naturalistes que le commandant de nos corvettes s'était empressé de porter sur ses listes de proscription. Après avoir fait attendre assez longtemps sa réponse, le conseil suprême refusa de faire droit à cette demande. Il faut croire cependant que le refus n'était pas bien catégorique, puisque trois mois plus tard le même envoyé revint à Batavia renouveler sa sommation. Cette seconde démarche de la colonie française ne fut pas ignorée de M. de Mauvoisis. Il s'en alarma, et, pour en prévenir les suites, il jugea nécessaire de se rendre à Samarang, dont le gouverneur était d'un rang plus élevé que le gouverneur de Sourabaya. J'ignore quelle réception lui fut faite; mais bientôt nous apprîmes qu'il était mort trois jours après son arrivée à Samarang. Le bruit courut alors parmi nous qu'il s'était empoisonné. Je n'oserais affirmer le contraire. Cependant il est plus naturel de croire qu'un homme qui depuis longtemps était sous l'influence d'une maladie nerveuse n'avait pu résister aux contrariétés multipliées et aux inquiétudes inséparables du commandement de notre expédition. M. de Mauvoisis mourut du poison qui nous avait déjà ravi M. de Terrasson et M. de Bretigny. En lui périt un de ces cadets de famille dont

la Révolution a éteint la race en France, race ambitieuse et entreprenante qui, fière de sa noblesse, impatiente de sa pauvreté, cherchait dans les aventures ou dans les intrigues une fortune digne de son blason. C'était véritablement à cette époque la séve du corps social : le moindre rayon de soleil la mettait en mouvement. Hardis et avisés comme les fils de Tancrède de Hauteville, ces gentilshommes, qui n'avaient que la cape et l'épée, ont fondé nos colonies, peuplé les rangs de notre marine et rempli les pages de notre histoire du récit de leurs prouesses. Ils étaient à l'occasion héros ou flibustiers, courtisans ou révolutionnaires, mais toujours chevaliers, gardant jusque dans leurs écarts un certain vernis d'élégance, dans leurs vices un certain point d'honneur, — sans scrupules souvent, mais jamais sans orgueil. Certes on ne peut se plaindre que l'ambition manque à notre société : autrefois confinée dans les rangs de la classe nobiliaire, l'ambition est aujourd'hui partout; seulement elle n'a plus le même cachet, et l'on serait quelquefois tenté de la trouver trop facile à satisfaire. De chétifs avantages lui suffisent : il lui faut une ornière, elle ne se soucie plus des aventures.

La mort de M. de Mauvoisis plaça M. de Vernon à la tête de l'expédition. L'ancienneté de cet officier, alors lieutenant de vaisseau, le désignait naturellement pour un poste où il était regrettable qu'il n'eût

pas remplacé plus tôt les chefs dont il rappelait si bien la sagesse et la bienveillance. S'il eût succédé directement à M. de Bretigny, ou s'il eût pu conserver le commandement qu'il avait pris à l'île Waygiou, quand la situation de M. de Mauvoisis semblait désespérée, l'issue de notre campagne eût été bien différente. Nous eussions ramené en France les débris de notre expédition au moment où les journées de thermidor venaient de rendre l'espoir à tous les honnêtes gens. Les officiers de *la Truite* et de *la Durance* auraient été accueillis avec empressement par la république, qui commençait à s'apercevoir du vide immense que l'émigration avait laissé dans les rangs de la flotte. Après les imprudences de M. de Mauvoisis, la situation n'était plus la même. M. de Vernon n'eut, par malheur, à prendre le commandement des corvettes que pour les livrer à la compagnie néerlandaise, qui les réclamait comme rançon de ses avances. En s'emparant de nos bâtiments, les Hollandais s'engagèrent à fournir à ce qui restait des états-majors et des équipages le moyen de rentrer en Europe. Par suite de cette convention, un brick de commerce nous reçut à son bord et nous transporta jusqu'à Samarang, où nous restâmes environ un mois et demi.

Samarang tient le second rang parmi les villes de Java. Dans les fêtes qui furent données à notre intention, nous fûmes d'autant mieux accueillis des

dames, que nous parlions presque tous avec facilité le malais. Cette langue est l'italien de l'Inde. Je n'en connais pas qui m'ait paru plus douce et plus musicale. Les Hollandais s'étonnaient que nous eussions pu apprendre en si peu de temps une langue qu'ils n'arrivent à posséder qu'après un long séjour dans les Indes. La prononciation de ces nombreuses voyelles, qui forment dans la bouche des indigènes ou des créoles un gazouillis harmonieux, leur offre un obstacle presque insurmontable; elle n'a au contraire rien de bien difficile pour les peuples du midi de l'Europe. Malgré l'aimable accueil qui nous adoucissait un peu les peines de l'exil, nous appelions de tous nos vœux le jour où l'on nous annoncerait notre départ pour Batavia. Le bruit s'était répandu, je ne sais sur quel fondement, que plusieurs corsaires venus de l'île de France croisaient sur la côte de Java. De tous les dangers auxquels nous pouvions être exposés, celui de tomber entre les mains des républicains paraissait le plus redoutable à quelques-uns de mes compagnons. Pour l'éviter, ils se décidèrent à faire le reste du voyage par terre. D'autres (et je fus du nombre) préférèrent s'embarquer; nous fîmes une traversée fort heureuse, et ne rencontrâmes pas un seul bâtiment.

La ville de Batavia était alors considérée comme le tombeau des Européens, et elle ne méritait que trop sa triste réputation. Deux de nos officiers, qui

avaient résisté au climat de Sourabaya et de Samarang, furent enlevés en quelques jours par des fièvres pernicieuses. Les murailles qui entouraient la ville européenne en faisaient une fournaise. Aussi toutes les personnes que leurs affaires ne retenaient pas dans cette enceinte s'empressaient-elles de chercher un air plus pur sur le plateau où s'élèvent aujourd'hui les quartiers de Ryswick et de Valtevreden. De fraîches résidences entourées de jardins y remplaçaient les somptueux palais de Batavia.

Dès notre arrivée la haute régence eut la délicate attention de mettre à la disposition de nos états-majors une de ces habitations. Ceux des officiers qui ne purent y trouver place furent admis à l'auberge de la compagnie, où on les défraya de toutes leurs dépenses. Cette auberge, la seule de la ville, était principalement destinée à recevoir les étrangers. Tout y était grandiose; on y trouvait de vastes salons, des chambres à coucher d'une propreté recherchée, deux salles de billard et une table somptueusement servie, tentation bien dangereuse dans un pays où le moindre écart de régime peut être mortel. Ceux qui n'avaient pas, comme nous, l'avantage d'être les hôtes de la compagnie payaient assez cher tout ce luxe. La taxe officielle de l'auberge — car tout à Batavia était taxé — était de cinq piastres par jour. Il est vrai que dans ce chiffre

se trouvaient compris les frais de voiture, l'étiquette ne permettant pas qu'un Européen digne de quelque considération se montrât à pied dans les rues. Chacun de nous avait à ses ordres un carrosse dont il pouvait disposer à toute heure.

Les gracieux procédés de la haute régence n'étaient pas sans arrière-pensée. La compagnie perdait chaque année une partie de ses équipages, et, après s'être emparée de nos bâtiments, elle eût voulu retenir à son service nos marins et nos officiers. Deux de mes compagnons eurent la faiblesse de céder aux offres séduisantes qui leur furent faites. Ils acceptèrent la cocarde orange, et on leur promit qu'au bout d'un an ils auraient le commandement d'un vaisseau de cinquante canons. On tint fidèlement cette promesse. Ils firent, en qualité de capitaines, deux ou trois voyages aux Moluques, s'enrichirent, et se virent bientôt appelés à des fonctions plus importantes. Ils ne jouirent pas longtemps de leur brillante fortune. L'un d'eux, nommé au commandement militaire de la ville de Batavia, ne tarda pas à être victime de l'insalubrité du climat; l'autre, devenu gouverneur d'Amboine, eut un sort plus digne de pitié. Accusé d'avoir mal défendu cette île, dont trois frégates anglaises s'emparèrent en 1810, il fut traduit, par ordre du général Daendels, devant un conseil de guerre, condamné à mort, et fusillé.

Toutes les promesses du monde ne m'auraient pas fait oublier la France. J'avais été pauvre jusqu'alors sans jamais connaître le besoin. Avide non de richesses, mais de renommée, je savais qu'on ne peut acquérir de vraie gloire qu'au service de son pays. Le métier de *condottiere* ne me convenait pas plus que celui de marchand. Je n'avais qu'une pensée, c'était de rentrer en Europe et de prendre une part active à cette guerre dans laquelle de jeunes capitaines commençaient à se faire un nom. Malheureusement la crainte de nos corsaires empêchait tout départ isolé. Les Hollandais attendaient l'arrivée du convoi venant de Chine, pour le réunir à celui qu'ils expédiaient chaque année de Batavia pour l'Europe. Pendant ces interminables délais, chacun de nous, se considérant comme affranchi de toute obligation envers un gouvernement que nous n'avions pas encore eu l'occasion de reconnaître, avait pris la direction qui cadrait le mieux avec ses projets. Il n'y eut donc qu'un certain nombre d'officiers et très-peu de marins qui s'embarquèrent sur les bâtiments prêts à faire voile pour la Hollande. Je fus de ceux qui, sans s'inquiéter du drapeau sous lequel ils allaient servir, voulurent avant tout courir à la défense de leur pays.

Dans les premiers jours du mois de janvier 1795, ces humbles débris d'une expédition dont la recon-

naissance des navigateurs s'est chargée de garder la mémoire sortirent de la rade de Batavia, sous un pavillon étranger, pour aller raconter à la mère patrie la longue odyssée de leurs travaux et de leurs malheurs.



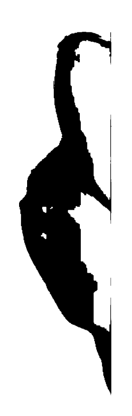
CHAPITRE XI.

Départ de Batavia. — Prise du convoi hollandais par une escadre anglaise.

Le convoi hollandais, en quittant la rade de Batavia, se composait d'une trentaine de grands bâtiments, parmi lesquels on comptait dix ou douze vaisseaux de soixante-quatre et de cinquante canons. Toute cette flotte, bien que armée en guerre, avait plus d'apparence que de force réelle. Les équipages étaient peu nombreux, et les batteries basses étaient encombrées de marchandises. Une seule frégate de l'État, l'*Amazone*, était chargée de la police et de la conduite de tout le convoi. On ne saurait en vérité s'expliquer la confiance de la compagnie, qui se contentait d'une pareille escorte pour un convoi d'une aussi grande valeur. Trois bonnes frégates bien équipées, tombant au milieu de cette flotte, auraient tout pris. Il est vrai que la Hollande était alors l'alliée de l'Angleterre, et comptait sur la protection des flottes britanniques. En nous embar-

quant sur ces bâtiments, on avait alloué aux capitaines, pour le passage de chaque officier français, une somme de deux mille quatre cents francs. Nous devions être admis à la table du commandant, et avoir chacun une cabine séparée. Un de mes camarades, enseigne de vaisseau comme moi, le chef de timonerie et le commis aux vivres de *la Truite*, ce dernier faisant fonctions de commis aux revues, m'accompagnèrent sur le *Dordrecht*, bâtiment de douze cents tonneaux, armé de trente canons de dix-huit.

En sortant de la rade de Batavia, le convoi donna dans le détroit de la Sonde. Il y rencontra des vents contraires, qui, bien que très-maniables, le forcèrent de prendre mouillage sur la côte de Sumatra. On n'essaya pas même de louvoyer. On savait que les bâtiments, complétement dépourvus de qualités, manœuvrés par des équipages d'une excessive faiblesse, perdraient du terrain plutôt qu'ils n'en gagneraient. Ce contre-temps rendait très-incertaine l'époque à laquelle il nous serait permis de sortir du détroit. Cependant les maladies commençaient à sévir; on craignait de manquer d'eau pour le voyage, et, malgré une chaleur accablante, on ne la distribuait qu'avec une extrême parcimonie. On avait bien trouvé une aiguade sur la côte; mais cette aiguade était assez éloignée du mouillage, la brise était souvent très-fraîche, et les chaloupes, une



fois chargées, avaient toutes les peines du monde à revenir à bord. Je profitai un matin du départ de l'une de ces embarcations pour me rendre à terre. Quand nos pièces furent pleines, la brise soufflait avec force. La marée, qui avait une direction opposée à celle du vent, rendait les lames plus creuses, et une embarcation surchargée comme l'était la nôtre courait grand risque de s'emplir. J'avais ouvert l'avis d'attendre le changement de marée pour opérer notre retour à bord. On ne tint aucun compte de mes observations, et nous nous éloignâmes de la côte. Bientôt les tangages de la chaloupe devinrent si violents, que la mer embarquait de toutes parts. Nous allions certainement couler, si, oubliant mon rôle de passager, je ne me fusse décidé à donner l'ordre de défoncer les pièces, et si je n'eusse insisté pour qu'on se dirigeât sur le bâtiment le plus rapproché de nous. Cette résolution nous sauva. Nous arrivâmes le long du bâtiment sur lequel j'avais fait mettre le cap, plus d'à moitié pleins d'eau. Ce bâtiment, qui ressemblait fort au *Dordrecht*, s'appelait la *Surseance*. Le capitaine avait invité à dîner la majeure partie de l'état-major de la frégate l'*Amazone*. Il n'eut pas plus tôt appris l'arrivée d'un officier français à son bord, qu'il vint avec beaucoup d'empressement m'inviter à prendre part au repas qu'il donnait à ses compatriotes. J'acceptai sans hésitation, et on se mit immédiatement

à table. On y passa la nuit à manger, à boire et à chanter. Les officiers de l'*Amazone* parlaient presque tous le français. Plusieurs d'entre eux se rappelaient avec plaisir le séjour qu'à diverses reprises ils avaient fait à Paris. Ils entremêlèrent de tant de toasts les airs de nos opéras-comiques, qu'avant la fin du dîner la plupart des convives avaient à peu près perdu la raison. Je ne m'étais jamais livré à de pareils excès, et j'avais heureusement dans l'état de ma santé une excuse suffisante pour persévérer dans mes habitudes de sobriété. Je n'en vis pas moins apparaître le jour avec une vive satisfaction. Le temps s'était embelli; nous en profitâmes pour nous rendre à bord du *Dordrecht*. Je n'eus à prendre congé de personne. Officiers et matelots, tout le monde dormait à bord de la *Surseance*.

Les chaloupes des deux autres bâtiments du convoi se tirèrent moins bien de ce mauvais pas que la chaloupe du *Dordrecht*. Elles s'emplirent et coulèrent à fond. Dans l'une de ces embarcations se trouvaient un lieutenant de vaisseau et un volontaire de *la Truite*. Tous deux, par bonheur, nageaient parfaitement; ils ne parvinrent cependant à gagner la terre qu'après des efforts inouïs. Dans l'autre chaloupe était un officier de *la Durance*, M. de Madécourt. Celui-là n'avait su nager de sa vie. Au moment où l'embarcation fut submergée, le hasard plaça sous sa main deux avirons qui s'en allaient

en dérive. Il en mit un sous chacun de ses bras, et, grâce à ce secours, il put se soutenir sur l'eau de huit heures du soir à trois heures du matin. Ballotté par les lames, livré aux angoisses d'une longue agonie, il apercevait distinctement la terre à quelques milles, sans pouvoir conserver l'espérance d'y être porté par la vague, car le vent et le courant suivaient la direction du détroit. La lune, en se levant derrière les montagnes, vint quelques heures avant le jour lui révéler toute l'horreur de sa position. Il n'entrevoyait plus aucune chance de salut, et déjà il était résigné à mourir, lorsque la Providence conduisit près de lui une pirogue. Il entendit le bruit des pagaies et réclama à grands cris du secours. Recueilli par cette frêle embarcation, il craignit un instant de n'avoir échappé au danger qui le menaçait que pour tomber dans un péril plus affreux encore. La pirogue qui l'avait sauvé était montée par des naturels de l'île de Sumatra. Il savait que ces insulaires, presque sauvages alors, montraient ordinairement peu de pitié pour les Européens. Il se crut destiné à un long esclavage ou à une mort accompagnée de tortures. Cette injuste méfiance dura jusqu'au moment où le jour permit de reconnaître la position de la flotte. M. de Madécourt indiqua le bâtiment à bord duquel il désirait être conduit. Ses signes furent compris des Malais, et en moins d'une heure il se retrouva sur le navire

qui l'avait amené de Batavia. Par une faveur toute particulière du ciel, ce déplorable événement, qui semblait devoir mettre le comble à nos infortunes, ne coûta la vie à aucun Français. Les équipages seuls des chaloupes hollandaises furent victimes d'un désastre que leur imprudence avait bien follement provoqué.

A notre départ de Batavia j'étais si souffrant qu'on venait tous les jours s'informer si je n'étais pas mort pendant la nuit. Bien souvent j'avais entendu mes camarades, faisant à l'avance mon oraison funèbre, exprimer le regret qu'ils éprouveraient de ma fin prématurée. Ces éloges, qu'on accorde assez aisément aux malades dont on désespère, n'avaient, grâce à Dieu, aucune prise sur ma gaieté : je sentais intérieurement que je ne mourrais pas encore cette fois et qu'il me suffirait de changer d'air pour me rétablir. Mes pressentiments ne me trompaient pas. A peine le *Dordrecht* avait-il été hors de la rade de Batavia que ma dyssenterie avait cessé comme par enchantement. Peu à peu je revins à la vie, et en moins d'un mois j'avais recouvré mes forces et la santé. Le régime du bord avait-il autant que le changement d'air contribué à ce résultat? Ma prompte guérison ayant paru à tous un véritable phénomène, je ne dois rien omettre des circonstances qui ont pu l'amener. Voici donc comment nous vivions à bord du *Dordrecht*. Le déjeuner ne

se composait que de froment cuit à l'eau. Une forte dose de gros sirop faisait de ce froment une bouillie compacte dans laquelle la cuiller se tenait plantée comme un mât. Le dîner était plus varié, sinon plus substantiel; il comprenait d'ordinaire une ou deux volailles, du bœuf salé avec de la choucroute, quelquefois du porc frais. L'usage du pain était inconnu sur le *Dordrecht*, le biscuit était détestable, le riz tenait lieu de l'un et de l'autre. Nous avions pour boisson le plus ordinairement de la bière, rarement du vin, quelquefois du rhum ou de l'eau-de-vie de riz. Tel était le régime sous l'empire duquel je suis bien certainement revenu des portes du tombeau; je ne conseillerais cependant pas à tous les malades atteints de la dyssenterie d'en essayer.

Si ma santé s'était miraculeusement fortifiée depuis notre départ, il n'en était pas de même de celle de mes compagnons de voyage. L'un fut atteint d'une fièvre putride et maligne; le commis aux vivres et le chef de timonerie furent attaqués de la dyssenterie. Ainsi, des quatre Français qui se trouvaient à bord du *Dordrecht*, j'étais devenu, par un caprice du sort, le seul valide. Par surcroît de malheur, le médecin du bâtiment mourut; dix-sept marins hollandais succombèrent également. Au milieu de cette épidémie, dont il m'a semblé reconnaître plus tard les symptômes dans la fièvre jaune, tous mes soins

ne réussirent pas à sauver mon pauvre camarade l'enseigne de vaisseau, qui avait à peine vingt-trois ans. C'était un homme charmant, joignant à beaucoup d'esprit naturel une éducation très-soignée et une physionomie des plus agréables; mais il avait la faiblesse de se croire toujours malade et d'avoir une foi superstitieuse dans la Faculté. Dès que l'épidémie éclata, il courut se mettre entre les mains du médecin du *Dordrecht*. Ce docteur ignorant le purgea trois jours de suite et l'épuisa si bien, qu'au moment où il descendait lui-même dans la tombe, mon camarade rendait le dernier soupir.

Le commis aux vivres traîna plus longtemps. Je le veillais nuit et jour, avec peu d'espoir de le sauver. Sur un des bâtiments de la flotte était embarqué le premier médecin de notre expédition. Bien qu'il fît très-mauvais temps, je n'hésitai pas à me rendre près de lui pour réclamer ses conseils. Sur le rapport que je lui fis de l'état du malade, il jugea qu'il n'y avait plus de ressource. Je revins à bord du *Dordrecht* fort affligé. Depuis longtemps nous soupçonnions que ce maître commis était une femme. La même singularité s'était rencontrée à bord de la frégate *la Boudeuse*, sur laquelle Bougainville avait fait le tour du monde. Les sauvages de Tonga-Tabou, qui s'étonnaient toujours de ne trouver que des hommes parmi nous, avaient été les premiers à éventer ce secret, mais il avait été impos-

sible d'obtenir du maître commis femelle l'aveu de son sexe. Il n'est sorte de ruses au contraire qu'elle n'employât pour le dissimuler. Un de nos volontaires eut un jour l'audace de vouloir surprendre le mystère qu'elle cachait avec tant de soin; elle le provoqua en duel. Arrivée sur le terrain, elle repoussa toute tentative d'accommodement et reçut un coup de sabre au bras, prouvant par son énergie que, si elle n'était pas un homme, elle avait du moins un courage tout viril. Tant que nous restâmes à Sourabaya, cette pauvre femme ne descendit pas une seule fois à terre. Elle tenait compagnie à l'officier de service, mangeait avec lui et se chargeait de tous les détails du ménage. Sa prévoyance, ses petits soins auraient suffi pour la dévoiler. Moi-même, qui avais tant de fois été l'objet de ses attentions délicates lorsque j'étais en proie aux plus douloureuses souffrances, je devinais une femme à ses habitudes; mais ma reconnaissance était plus forte que ma curiosité. Ce fut seulement la veille de sa mort que, de son propre mouvement, elle me fit un aveu qu'elle n'avait plus aucun intérêt à retenir. Elle me confia en même temps la triste histoire de ses infortunes. Cette histoire n'est pas nouvelle. C'est celle d'une pauvre jeune fille qui, trompée par un séducteur déloyal, avait fui le juste courroux de son père, négociant fort honorable de Versailles. Arrivée à Brest, elle avait abjuré son sexe, et une



lettre de recommandation arrachée par la pitié à la sœur de M. de Terrasson lui avait fait obtenir le poste de commis aux vivres sur *la Truite*. La malheureuse créature s'attendrissait encore en me parlant de la douleur que sa conduite avait dû causer à son père. Loin de redouter sa fin, qu'elle sentait approcher, elle s'en applaudissait comme du terme longtemps attendu de ses misères. En effet, le jour n'avait pas paru qu'elle avait cessé de vivre. Après avoir beaucoup souffert pendant le cours de sa maladie, elle eut une agonie calme et s'éteignit sans douleur.

Au bout de quarante jours, les vents devinrent enfin favorables, et nous pûmes sortir du détroit. La flotte naviguait sans ordre. A chaque instant on était menacé des abordages les plus dangereux. C'était une confusion inconcevable qui eût indigné les Tromp et les Ruyter. La discipline était cependant d'une grande sévérité à bord des bâtiments hollandais; la moindre négligence ou la moindre maladresse était punie d'une *douzaine* de coups de corde. Bien qu'on ne fût point avare de ce brutal châtiment dans la marine française, je ne me rappelais pas avoir vu jamais user d'une semblable rigueur. J'en étais quelquefois ému et indigné : je me souviens qu'un jour où j'étais monté, pour explorer l'horizon, sur les barres de perroquet, un matelot, peu exercé sans doute, reçut l'ordre de faire passer la

vergue de la bonnette du grand hunier de l'avant sur l'arrière de cette voile. Il faisait les efforts les plus consciencieux pour exécuter ce qui lui avait été prescrit, mais il avait moins d'adresse que de bonne volonté. L'officier de quart, furieux, l'accablait d'injures et de menaces. Posté comme je l'étais, il me fut facile de reconnaître que de la façon dont s'y prenait ce pauvre diable, il n'avait de longtemps chance de réussir. Un mouvement de pitié me saisit : je courus au bout de la vergue ; me suspendant à la balancine et appuyant à la fois les deux pieds sur l'extrémité de la vergue de bonnette, je la fis passer sans peine sur l'arrière du hunier. Ce fut une *douzaine* de moins à distribuer à bord du *Dordrecht*. Cette preuve de sympathie donnée à un de leurs camarades suffit pour m'attirer l'affection de tous les hommes de l'équipage.

Après une traversée d'une excessive lenteur, le 4 avril 1795 le convoi arriva enfin à l'entrée de la baie de la Table. La nuit surprit le *Dordrecht* avant qu'il eût pu jeter l'ancre; le vent était très-modéré, et le temps assez clair. Nous continuâmes à nous diriger sous toutes voiles vers le mouillage. En doublant *la Croupe du Lion*, une de ces rafales violentes qu'il faut toujours craindre quand on donne dans la baie de la Table tomba subitement à bord. Aucune précaution n'était prise. Pour ne pas démâter, il fallut laisser arriver vent arrière. Le désordre était

à son comble; nous allions directement ainsi sur l'écueil nommé *la Baleine*, écueil des plus dangereux; nous en étions même fort près, lorsque je parvins à obtenir qu'on changeât de route. Nous courûmes des bordées toute la nuit, et au jour nous jetâmes l'ancre devant la ville du Cap.

Je m'empressai de descendre à terre, emportant tout mon bagage et bien résolu à ne plus revenir, si je le pouvais, à bord du *Dordrecht*. Je m'établis chez un Français, M. Delaître, dans la maison duquel nous avions déjà pris pension lors de notre premier passage. M. Delaître comprit très-bien que notre situation n'était plus la même qu'en 1791 : nous avions cessé d'être les officiers du roi, et nous n'étions pas encore ceux de la république. Avec une délicatesse qui fait honneur à son désintéressement, il abaissa de son propre mouvement le prix de notre pension d'une piastre forte à trois francs.

Notre séjour dans la ville du Cap fut encore une de ces étapes dont la longueur désespérante nous faisait quelquefois douter s'il était dans notre destinée de revoir jamais notre Ithaque. Nous passions du reste le temps d'une façon fort agréable. Il s'est établi au Cap, au moment de la révocation de l'édit de Nantes, un grand nombre de familles françaises qui n'avaient pu oublier la patrie d'où la persécution religieuse les avait forcées de s'éloigner. Ces Français voyaient toujours en nous des compatriotes;

ces proscrits tendaient la main à des officiers menacés de la proscription. Nous étions de toutes les fêtes. Le plaisir d'une vie aussi douce nous faisait attendre avec moins d'impatience l'époque où le gouvernement hollandais jugerait à propos d'envoyer au-devant du convoi de Batavia des forces capables de le protéger; mais le gouvernement hollandais avait cessé d'exister. Pichegru venait d'envahir les Provinces Unies, le stathouder était à Londres, et la Hollande était devenue la république batave. Ces nouvelles n'étaient pas encore connues au Cap, et l'on s'étonnait qu'une flotte aussi riche que la nôtre restât sous l'escorte d'un seul brick de guerre, car l'*Amazone* même nous avait abandonnés et avait été remplacée par un brick.

Pendant cette attente, la saison où la baie de la Table cesse d'être tenable était arrivée. Il fallut chercher un meilleur mouillage pour les bâtiments du convoi et les diriger sur False-Bay, vaste golfe séparé de la baie de la Table par le massif du cap de Bonne-Espérance. Les Français passagers reçurent l'ordre de s'embarquer immédiatement, sans qu'on leur fît savoir qu'il ne s'agissait point d'un départ définitif, mais seulement de passer d'une baie dans une autre. Nous nous crûmes un instant sur la route si désirée de l'Europe. J'avais sollicité auprès du gouverneur la faveur de quitter le *Dordrecht* pour l'*Hougly*, vaisseau de cinquante canons,

commandé par le capitaine Roch. C'était sur ce bâtiment que s'était embarqué à Batavia M. de Vernon, avec deux des officiers de l'expédition, toutes les collections et tous les documents rassemblés pendant la campagne. Ma demande avait été accueillie, au grand regret du capitaine du *Dordrecht*, qui se trouva ainsi obligé de rembourser la moitié de la somme qu'il avait reçue pour mon passage. La flotte mit sous voiles bien plus tôt que je ne l'avais prévu. Mes effets étaient à bord de l'*Hougly*. Je ne m'en vis point séparé sans inquiétude. Heureusement la brise était très-faible, et je ne perdis pas l'espoir de rejoindre le vaisseau qui emportait tout ce que je possédais au monde. Je frétai aussitôt, moyennant un prix fort élevé, un canot à quatre avirons. Les nègres qui formaient l'équipage de ce canot jugèrent l'occasion favorable pour me rançonner. Nous étions à peine à moitié chemin, qu'ils refusèrent tout net de continuer à ramer. J'insistai inutilement; il me fallut dégaîner mon épée et menacer de la passer à travers le corps du premier qui ne ramerait pas vigoureusement. Grâce à ce parti énergique, j'arrivai bientôt le long du vaisseau l'*Hougly*. Le capitaine me désigna la chambre que je devais occuper. C'était la première en avant, sous la dunette à bâbord. Je ne pouvais désirer un logement plus agréable. Sans sortir de ma chambre, je voyais tout ce qui se passait sur le pont.

Depuis plus de huit jours nous étions à l'ancre dans False-Bay, sans qu'aucune disposition annonçât qu'on songeait au départ. Le bruit de la conquête de la Hollande par une armée française commençait à se répandre dans la colonie du Cap. Quelques-uns de mes compagnons, ne considérant point la tourmente révolutionnaire comme suffisamment apaisée, et craignant qu'on ne leur fît l'application des terribles lois portées contre les émigrés, ne se trouvèrent plus en sûreté sous le pavillon hollandais. Ils renoncèrent à poursuivre leur voyage. Les uns passèrent aux Philippines, où ils entrèrent au service de l'Espagne; les autres allèrent à la côte de l'Inde chercher fortune. Il ne resta plus sur le convoi que ceux d'entre nous qui avaient la ferme volonté de rentrer à tout risque en Europe et en France. Pendant ce temps, une corvette anglaise, déguisée sous pavillon américain, vint mouiller au milieu de la flotte. Elle reconnut la force des vaisseaux hollandais, puis elle appareilla et courut rejoindre devant Sainte-Hélène la division anglaise dont elle faisait partie.

Le jour du départ de la flotte fut enfin arrêté. Ce départ eut encore lieu, comme celui de Table-Bay, inopinément. M. de Vernon et un des deux officiers qui l'avaient suivi sur l'*Hougly* manquèrent le départ de leur vaisseau, et furent obligés de prendre passage sur le brick de guerre chargé de la pro-

tection du convoi. A dater de ce moment, je n'eus plus d'autre compagnon et d'autre chef qu'un des lieutenants de vaisseau de *la Durance*, M. de Vénerville.

Au moment où nous sortions de False-Bay, nous aperçûmes une division de bâtiments de guerre qui, formée en ligne de bataille, donnait dans le golfe : c'était une escadre britannique partie des côtes du Bengale, qui accourait pour s'emparer de la flotte hollandaise. Les rôles étaient changés. L'Angleterre n'avait plus pour alliée la Hollande, elle avait pour ennemie la république batave : excellente nouvelle pour tous ces croiseurs, qui ne rêvaient que parts de prise, et qui savaient quelles merveilleuses cargaisons sortaient chaque année des ports de Java et des Moluques! Quant aux Hollandais, sentant bien qu'entre leurs anciens et leurs nouveaux alliés ils n'avaient que le choix du larron, ils mettaient peu d'intérêt à sauver des richesses qui ne leur appartenaient déjà plus. Maint capitaine, le commandant de l'escorte peut-être le premier, pouvait certainement, sans trop d'injustice, être soupçonné d'une secrète connivence avec l'ennemi. Quoi qu'il en fût, cette première escadre anglaise arriva trop tard : elle ne put amariner que les bâtiments qui avaient été retardés dans leur appareillage; mais une autre escadre nous attendait, placée en embuscade sous l'île de Sainte-Hélène, rendez-vous habituel de la

flotte hollandaise. Pour nous, sans plus nous soucier de nos compagnons et sans nous douter de ce qui se passait, nous faisions bonne route pour cette île, poussés par une fraîche brise du sud-est, qui nous faisait filer plus de huit nœuds à l'heure. On compte environ cinq cent quarante lieues du cap de Bonne-Espérance à Sainte-Hélène. Au bout de quinze jours de traversée, le commandant de l'*Hougly* s'étonna de ne pas voir encore la terre. Craignant d'avoir dépassé l'île qu'il voulait reconnaître, il allait changer de route et revenir sur ses pas, lorsque M. de Vénerville et moi, qui avions pris des distances de la lune au soleil, nous lui fîmes part du résultat de nos observations. Nous lui annonçâmes que si nous courions pendant deux heures encore dans la même direction, nous verrions infailliblement Sainte-Hélène. Le capitaine Roch était un excellent homme et un très-bon marin; mais, habitué à naviguer suivant la vieille routine, il n'avait aucune foi dans les observations astronomiques. Il n'y a pas bien longtemps que nous avions encore dans notre marine des officiers tout aussi incrédules. Ce fut donc par condescendance pour nous, peut-être aussi dans l'espoir de trouver notre science en défaut, que le commandant de l'*Hougly* consentit à continuer sa route jusqu'au moment où le délai que nous avions fixé serait écoulé. Il ne se cachait pas d'ailleurs pour rire de

notre confiance, et à chaque instant questionnait les vigies d'un air narquois. Son triomphe ne fut pas de longue durée : les vigies annoncèrent bientôt qu'elles découvraient la terre *droit devant nous*. En même temps elles signalèrent un assez grand nombre de bâtiments qui se dirigeaient du côté de l'*Hougly*. Le capitaine Roch crut que c'étaient ses compagnons qui, ayant pris les devants, l'attendaient ou venaient à sa rencontre. Sur les quatre heures du soir, on put reconnaître, à n'en pas douter, que ces bâtiments n'avaient jamais fait partie de la flotte hollandaise. Nous étions encore assez au vent pour leur échapper, si nous eussions immédiatement tenu le plus près; la nuit fût venue à notre secours, et une *fausse route* eût pu nous sauver. Nous continuâmes à courir grand largue. Le vaisseau *le Sceptre* vint passer à poupe de l'*Hougly*, et notre commandant reçut l'ordre de se rendre à bord du vaisseau anglais. Nous étions dans une grande anxiété sur les suites de cette fâcheuse rencontre. Le retour du capitaine Roch confirma toutes nos craintes. On lui avait appris que, les Français ayant fait la conquête de la Hollande, la Grande-Bretagne avait expédié dans les mers de l'Inde une escadre pour protéger la flotte de ses anciens alliés qu'on savait être d'une richesse immense, et l'empêcher de tomber entre les mains de l'ennemi commun. Le capitaine Roch était accompagné d'un offi-

cier anglais et de plusieurs matelots, qui, en arrivant à bord, s'emparèrent de la direction de la manœuvre. Escorté d'un bâtiment de la compagnie anglaise, l'*Hougly* fit immédiatement route pour se rendre au mouillage de Sainte-Hélène.

La division qui venait de nous capturer si facilement ne comptait d'autre navire de guerre que *le Sceptre*, vaisseau de soixante-quatre canons, monté par le commodore William Essington. Tous les autres bâtiments de cette division appartenaient à la compagnie des Indes. Chacun d'eux portait de trente-six à quarante canons. A les juger sur l'apparence, on les eût pris pour des frégates; mais leur équipage ne dépassait pas deux cents hommes. *Le Sceptre* lui-même n'avait pas plus de cinq cents matelots. Les Anglais avaient une si parfaite confiance dans les allures routinières de la flotte qui avait quitté False-Bay, qu'ils jugèrent inutile de se tenir en croisière pendant la nuit. Chaque soir ils revenaient au mouillage, ne laissant qu'un bâtiment sous voiles à chaque extrémité de l'île. Cette insouciance eut un résultat qu'ils n'avaient pas prévu. Il y avait à peine dix jours que l'*Hougly* avait été conduit dans la baie, que les vigies de l'île signalèrent l'apparition d'une quinzaine de bâtiments : c'étaient les retardataires de la flotte hollandaise qui arrivaient. On mit précipitamment sous voiles, et on courut à leur poursuite. Sur ces entrefaites, la nuit survint. Six bâti-

ments seulement furent atteints. L'obscurité sauva les autres, mais ne les sauva malheureusement que jusqu'à l'entrée de la Manche. Là de nouveaux croiseurs leur donnèrent la chasse, et, après s'en être facilement emparés, les conduisirent dans les ports d'Angleterre. C'est ainsi que la prévoyance du gouvernement britannique le mit en possession d'une flotte dont la valeur n'était pas estimée à moins de cent cinquante millions de francs.

Nous étions au mouillage depuis quelques jours, lorsque le commodore Essington eut la fâcheuse idée de faire enlever du vaisseau l'*Hougly* les collections, les papiers et tous les documents de notre expédition. Cette spoliation était une violation manifeste du droit des gens, sous la protection duquel la délicatesse des nations civilisées a toujours placé les travaux entrepris dans l'intérêt de la science. Malheureusement l'absence de M. de Vernon semblait favoriser l'audacieuse conduite de l'officier anglais. Mon compagnon, qui par son ancienneté se trouvait appelé à remplacer M. de Vernon, hésitait à protester contre l'enlèvement ordonné par le commodore Essington. Il finit cependant par céder à mes instances, et signa la lettre que, dans un premier mouvement d'indignation, je m'étais empressé de rédiger. Dans cette lettre, je me bornais à invoquer la garantie de neutralité donnée à notre expédition par tous les gouvernements de l'Europe.

Je rappelais à ce sujet la conduite de la France, qui, bien qu'elle fût en guerre avec l'Angleterre, n'en avait pas moins prescrit à tous ses bâtiments d'aider et de protéger le capitaine Cook, s'ils le rencontraient à la mer. En terminant, je mettais sous la responsabilité du commodore anglais les pertes qui pourraient résulter de la disposition que, par ses ordres, on venait de prendre.

Le commodore Essington voulut paraître offensé de cette démarche. Le lendemain il vint à bord de l'*Hougly* accompagné de plusieurs des capitaines de la compagnie anglaise. Il fit appeler M. de Vénerville, l'apostropha d'un ton impérieux, et lui demanda ce que signifiait l'écrit qu'il avait reçu la veille. Le commodore Essington avait son chapeau sur la tête, M. de Vénerville tenait le sien à la main. Une pareille incartade, qui avait pour témoin tout un équipage, me parut l'insulte la plus grossière. Je ne pus dominer mon émotion, et je m'approchai brusquement de M. de Vénerville : « Vous ne remarquez sans doute pas, lui dis-je, que vous représentez un contre-amiral français, et que vous n'avez affaire qu'à un simple capitaine de vaisseau, qui oublie en ce moment les convenances et la politesse. » Tout en prononçant ces paroles avec une extrême vivacité, j'entraînai d'un autre côté M. de Vénerville et laissai le commodore stupéfait. Je lus facilement dans les regards de tous les spectateurs

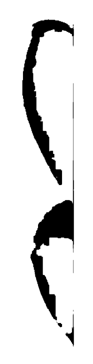
que ma juste susceptibilité était approuvée. L'incident n'eut pas de suite, et il ne fut plus question de la lettre envoyée par M. de Vénerville. Toutefois nos papiers et nos collections restèrent à bord du *Sceptre*. Ce ne fut qu'à la paix de 1802 que la France en obtint la restitution; mais en même temps le gouverneur de la Nouvelle-Galles du sud envoyait un détachement arborer le pavillon britannique à l'embouchure de la Derwent, dans la crainte, ajoute ingénument un des historiens de la nouvelle colonie, que les Français ne songeassent à s'y établir.

Le convoi hollandais une fois capturé ou hors d'atteinte, nous n'avions plus rien qui nous retînt sur la rade de Sainte-Hélène. La division anglaise fit donc route avec ses prises pour l'Europe. Nous étions depuis quinze jours environ à la mer, lorsque nous rencontrâmes un navire de commerce que le vaisseau anglais fit raisonner. J'ignore quelles nouvelles ce bâtiment donna au commodore Essington; seulement dès le lendemain, quoiqu'il ventât beaucoup, que la mer fût très-grosse et que la pluie tombât par torrents, un canot du vaisseau *le Sceptre* vint nous enlever, M. de Vénerville et moi, et nous transporta avec tout notre bagage sur un des bâtiments de la compagnie anglaise, le *Main-Ship*. Nous fûmes déposés sur le pont de ce vaisseau sans que l'officier de quart, qui arpentait le côté de tribord avec la gravité d'un sénateur, parût s'inquiéter de

notre présence. Désespérant d'attirer son attention ou celle de qui que ce fût à bord du *Main-Ship*, nous prîmes le parti de nous asseoir sur un des canons du gaillard d'arrière. Nous passâmes ainsi deux heures sous la pluie, ne célébrant guère, on s'en doute, la courtoisie britannique. Enfin un domestique sortit de la dunette. En passant près de nous, il nous entendit parler français, et eut la bonne pensée d'aller prévenir son maître. Au bout de quelques minutes, nous vîmes s'avancer vers nous un *gentleman* qui insista très-gracieusement pour nous faire entrer dans sa cabine, et qui n'eut de cesse qu'il ne nous eût fait accepter de son propre linge pour remplacer nos vêtements transpercés par la pluie, attention fort appréciable en un pareil moment. Ce galant homme, qui nous dédommageait si bien de l'impolitesse de ses compatriotes, se nommait M. Redfane. C'était un ancien gouverneur de Madras, et je me souviens qu'on le traitait d'Excellence. Il fit appeler le capitaine et on s'occupa aussitôt de nous faire un poste en toile à la suite des chambres de la batterie. On y tendit un cadre pour chacun de nous. Nous eûmes encore une fois où reposer notre tête. De même qu'à bord de l'*Hougly* et du *Dordrecht*, nous fûmes sur le *Main-Ship* admis à la table du commandant. Le nombre des convives se trouva, par cette adjonction, porté à quatorze, dont cinq dames ayan

toutes à bord leur mari ou leur frère. Ce fut là que je fis pour la première fois connaissance avec les usages anglais. Le service était somptueux. Les vins de Bordeaux, de Porto, de Madère et du Rhin circulaient avec profusion, et il fallait avoir la tête d'un Anglais pour supporter impunément des libations aussi copieuses.

Les officiers faisaient table à part, sous la présidence du plus ancien lieutenant. La conformité de nos âges eut bientôt établi entre nous une certaine familiarité. Je descendais quelquefois dans la chambre commune où les officiers anglais prenaient leurs repas. Ces messieurs se divertissaient beaucoup à me faire prononcer les mots les plus difficiles et les plus baroques de leur langue. Un jeune passager, appartenant à la marine royale, trouva très-plaisant un jour de me porter des coups de poing sur le haut des bras. Je ne soupçonnais pas que ce fût une provocation à boxer. Je parais, à ce qu'il semble, assez maladroitement les bottes qui m'étaient adressées, car les rires de tous les spectateurs excitaient encore l'ardeur de mon adversaire. La vivacité de ses attaques ne tarda pas à redoubler. Je finis par perdre patience. Prenant à mon tour l'offensive, d'une main je saisis à bras-le-corps le boxeur, de l'autre je lui appliquai de si vigoureux coups dans le creux de l'estomac, qu'il en perdit la respiration. Il tomba presque sans connaissance sur



le canapé où je le rejetai, et il ne fut en état de regagner sa chambre qu'au bout de quelques minutes. J'étais tenté de regretter ma vivacité; les félicitations des officiers du *Main-Ship* me prouvèrent que je n'avais fait qu'user de mon droit, et que tout s'était passé dans les règles. Quant au jeune étourdi qui m'avait provoqué et qui s'appelait Smith, si j'ai bonne mémoire, cette leçon le rendit plus réservé envers moi. Il cessa de me fatiguer, comme il l'avait fait jusqu'alors, de ses rodomontades et de l'histoire des prouesses de ses compatriotes, qu'il me débitait constamment dans un détestable français. La lutte d'où j'étais sorti vainqueur fut bientôt connue de tout le monde à bord; elle me valut plus de considération, car les Anglais apprécient beaucoup l'adresse que l'on déploie dans les exercices du corps. Je ne les en blâme pas; c'est ainsi qu'on fait une race virile, et sans méconnaître les bienfaits de l'instruction, ce serait, je crois, une triste nation, celle qui ne serait composée que de pédants.

Un incident presque puéril me plaça plus haut encore dans l'estime de mes compagnons de voyage. Nous étions depuis quelques jours livrés à des calmes ou à des brises extrêmement légères. Une tortue vint à rôder autour du *Main-Ship*. On mit un canot à la mer pour la poursuivre. A diverses reprises, cette embarcation réussit à s'approcher assez de la proie qu'elle poursuivait pour qu'un canotier pût

lui lancer plusieurs coups de gaffe. La tortue à chaque coup plongeait et allait reparaître un peu plus loin. Nous étions tous montés sur les bastingages, suivant avec intérêt cette chasse inutile. Je m'avisai de blâmer la manière dont on s'y prenait. « Le maladroit! m'échappa-t-il de dire; ne ferait-il pas mieux de se jeter à l'eau et de saisir la tortue par une patte?... » Sur ces entrefaites, la tortue disparut, le canot revint à bord, et l'heure du dîner étant arrivée, nous allâmes nous mettre à table. J'eus à subir les railleries de tous les convives. Personne, pas même mon compagnon, M. de Vénerville, ne se fit faute de me taxer de fanfaronnade. Je me défendais de mon mieux, mais les rieurs n'étaient pas de mon côté. Au moment où nous sortions de table, tout occupés encore de notre discussion, la tortue reparut subitement presque sous le flanc du *Main-Ship*. Tous les regards se dirigèrent vers moi avec un air ironique. Je n'hésitai pas un instant. Sauter dans les porte-haubans, me débarrasser de mes souliers et de mon habit, me précipiter à la mer, ce fut l'affaire de quelques secondes. Je nageai directement vers la tortue, qui ne manqua pas de plonger à mon approche; je plongeai aussi, et je la suivis aisément sous l'eau. Au moment où elle revenait à la surface pour respirer, je la saisis par une de ses pattes de derrière, et je m'appliquai à la tenir renversée sur le dos, tandis que je nageais pour rejoindre le *Main-Ship*,



sur lequel me portait heureusement une forte houle. J'arrivai bientôt par le travers des porte-haubans du mât d'artimon. Deux matelots, qui se tenaient aux chaînes de haubans, se penchèrent vers moi; l'un d'eux empoigna la patte de la tortue au-dessous de ma main pour la soulever, et tous deux, réunissant leurs efforts, la montèrent à bord. Je me dirigeai aussitôt vers l'échelle. D'autres matelots m'y attendaient. Ils me prirent sous les bras et me déposèrent sur le pont. Ce secours arrivait bien à propos. Ma digestion avait été troublée par cette brusque immersion. Je n'y voyais plus, tous les objets tournaient autour de moi. On me transporta dans ma chambre, on me déshabilla et on me mit au lit. Une demi-heure après on me fit boire un verre de madère qui acheva ma guérison. Le soir, au moment où j'entrai dans la *grande chambre*, je reçus les compliments de tous ceux qui m'avaient raillé. Le capitaine fit placer sur le pont une grande baille qu'on remplit d'eau de mer : on y plaça ma tortue, et on l'y conserva jusqu'à notre arrivée à Londres. A chacune de nos relâches en Angleterre ou en Irlande, on ne manquait jamais de montrer cette tortue aux visiteurs comme une curiosité, et de leur désigner l'officier français qui s'en était emparé.

Nous étions encore dans l'hémisphère méridional, lorsque la corvette anglaise qui venait d'explorer la

côte nord-ouest d'Amérique, sous le commandement du capitaine Vancouver, se réunit à la flotte. Le savant navigateur témoigna le désir de nous voir, M. de Vénerville et moi. Nous jugeâmes peu convenable de répondre à une invitation qui eût pu nous entraîner à divulguer des découvertes qu'il entrait peut-être dans les plans du gouvernement français de tenir secrètes.

Le convoi cependant, composé de bâtiments qui avaient des marches très-inégales, avançait péniblement vers sa destination. Aux approches du tropique du Cancer, nous éprouvâmes un coup de vent qui, sans être bien fort, n'en eut pas moins des suites très-fâcheuses : à huit heures du matin, le vaisseau hollandais *la Surseance* fit le signal de détresse; quelques minutes après, il coulait à fond. Les canots de la flotte, qui avaient été envoyés à son secours, recueillirent l'équipage. Le capitaine anglais qui dirigeait le sauvetage fut le seul qui se noya. Peu d'instants après ce sinistre événement, le vaisseau *l'Hougly* fit connaître que ses pompes ne fonctionnaient plus. On se hâta de l'évacuer et de mettre le feu au bâtiment. Une vingtaine de millions se trouvèrent ainsi engloutis en moins d'une heure. Pour nous, cette terrible catastrophe nous inspira de salutaires réflexions : nous remerciâmes la Providence d'avoir placé sur notre route et le vaisseau *le Sceptre* et le commodore discourtois qui avait fait si peu de cas du sauf-conduit dont nous étions por-

teurs. Si *l'Hougly* eût échappé aux Anglais et continué à naviguer isolément, nous aurions probablement trouvé la mort sur ce vaisseau. Si le commodore Essington ne se fût point emparé de nos papiers et de nos collections, le fruit de tant de travaux eût certainement été perdu. C'est ainsi qu'il ne faut pas trop se hâter de maudire des contrariétés apparentes. La philosophie du docteur Pangloss n'est pas si déraisonnable qu'elle en a l'air : je n'en connais pas du moins de meilleure à recommander à un marin.

C'est en vérité une chose étrange que la facilité avec laquelle tant de navires sombraient autrefois. Je ne veux parler ni du temps de Louis XIV, ni de la flotte de Duguay-Trouin revenant de Rio-Janeiro; je pourrais prendre mes exemples dans une époque plus récente, jusque dans les dernières années de la République et les premières de l'Empire. Ce n'est point qu'en ce temps-là on manquât de savants constructeurs ou d'ouvriers habiles, mais on était négligent. Les chantiers du commerce pas plus que les arsenaux de l'État n'avaient alors de ces soins minutieux qu'on leur voit prendre aujourd'hui. On jetait les navires hors du port avec un mauvais arrimage ou un calfatage imparfait. Personne n'y trouvait à redire. Si malheur arrivait, on n'en accusait que le ciel. L'existence des marins était, il y a cinquante ans, la chose la plus précaire du monde. La



navigation est devenue un jeu depuis qu'on ne se crée plus comme à plaisir des difficultés et des périls. C'est, je dois le dire, le beau côté de notre siècle d'avoir su corriger cette funeste insouciance, d'avoir mis l'ordre, la méthode et la surveillance là où il n'y avait autrefois qu'inspiration désordonnée et incurie. Je sais bien ce que nous avons perdu depuis la Révolution, et je ne me suis pas fait faute de le dire : ce que nous avons gagné, — en marine du moins, je ne m'occupe pas d'autre chose, — c'est une certaine lucidité dans les idées, un besoin et un don d'organisation inconnus jusqu'alors; c'est le goût des choses bien faites et la crainte des catastrophes qu'il est en notre pouvoir de prévenir; c'est aussi, autant que j'en puis croire mes souvenirs de jeunesse, un plus vif sentiment de la responsabilité. Que l'exemple de l'État ait en France entraîné dans cette voie les négociants et les armateurs, que dans d'autres pays l'honneur d'y être entré le premier appartienne au commerce, je ne m'arrêterai pas à examiner ce détail. Ce que je tiens à constater, c'est que nous devons peut-être une partie des progrès qui se sont réalisés jusque dans notre métier à deux principes nouveaux issus d'un siècle philosophique : l'habitude du raisonnement et le respect de la vie humaine.



CHAPITRE XII.

Arrivée en Angleterre. — Retour en France.

Ce fut sans doute pour éviter la rencontre des croiseurs français que la flotte anglaise, qui n'avait d'autre escorte que le vaisseau *le Sceptre,* au lieu de donner immédiatement dans la Manche, se dirigea sur l'Irlande. Nous allâmes mouiller à l'embouchure du Shannon, et nous y attendîmes plus de deux mois les forces navales qui devaient nous convoyer jusque dans la Tamise. Tout le temps que nous demeurâmes à l'ancre sur les côtes d'Irlande, les bâtiments de la flotte furent encombrés de visiteurs. Les familles les plus distinguées des environs vinrent à bord du *Main-Ship;* on les y hébergea de la façon la plus courtoise, et plusieurs d'entre elles, retenues par le mauvais temps, durent souvent passer la nuit à bord. Le commandant ainsi que les passagers avaient quitté le bâtiment dès les premiers jours qui suivirent notre arrivée. Le second capitaine était resté chargé du commandement;



c'était un jeune homme d'un esprit cultivé, parlant très-correctement le français. Je m'étais lié d'amitié avec lui, j'étais de toutes ses parties de plaisir, et il ne lui était point adressé une invitation que je n'y fusse compris. La plupart des personnes qui avaient à se louer des excellents procédés qu'on avait eus pour elles à bord du *Main-Ship* insistaient à leur tour pour qu'on vînt leur rendre visite. C'est ainsi que j'eus l'occasion de passer quelques jours chez le possesseur d'une charmante habitation sur les bords du Shannon, M. Rice, qui, pour me mettre plus à l'aise, me répétait souvent qu'il était fort heureux de trouver l'occasion de rendre à un Français les politesses qu'il avait reçues en France. M. Rice était marié et avait deux enfants, auxquels une de nos compatriotes émigrée donnait des leçons de français. L'intérieur de cet heureux ménage présentait l'image la plus parfaite de la félicité modeste à laquelle les Anglais ont donné le nom de *comfort*. Les personnes que recevait M. Rice, et auxquelles on ne manquait jamais de me présenter, ne me plaisaient pas toujours autant que lui. Je ne pouvais m'empêcher de remarquer que j'étais souvent le sujet de conversations à demi-voix qui n'étaient peut-être pas empreintes d'une extrême bienveillance; bon nombre de gens en Angleterre prenaient alors tout Français pour un jacobin.

Quelque gracieuse que pût être l'hospitalité de

M. Rice, ce n'était pas encore celle qui devait me laisser les plus agréables souvenirs. Un colonel, possesseur d'un château magnifique, vint de Limerick avec ses deux filles et une de ses nièces prendre des bains de mer à l'embouchure du Shannon. Nous eûmes plus d'une fois l'occasion de le voir, et il nous fit promettre d'aller passer quelques jours chez lui. La charmante gaieté de ses filles et de sa nièce, les plus aimables personnes que j'aie rencontrées de ma vie, rendait cette invitation trop séduisante pour que nous pussions hésiter à l'accepter; nous étions déjà de vieux amis pour cette excellente famille. En notre honneur, on invita les personnes les plus considérables des environs. Une société nombreuse se trouva réunie au château. Chaque jour de nouveaux projets préparaient les plaisirs du lendemain. La chasse à courre était, suivant la mode anglaise, le plaisir favori. Nous forcions non des cerfs, mais des lièvres. Notre meute se composait d'environ soixante chiens de toute espèce, parmi lesquels on pouvait compter un bon nombre de roquets. En arrivant sur le terrain, les chiens à peine découplés se mettaient à quêter, les chevaux trépignaient sur les bruyères. Bien souvent le lièvre ne sortait pas du cercle que les chiens formaient autour de lui. Un seul coup de dent du plus mince roquet le couchait par terre. Lorsqu'il échappait à ce premier danger, les lévriers s'élan-



çaient sur sa trace, et les chevaux suivaient en franchissant murs, haies ou fossés. La première fois que je me trouvai en présence d'un pareil obstacle, je montais un cheval très-vigoureux qui avait plus que moi l'habitude de ce genre d'exercice. J'avais depuis longtemps renoncé à contenir son ardeur; mais, voyant un mur devant moi, je m'imaginais bien qu'il n'irait pas plus loin. A ma grande surprise, il sauta par-dessus avec une facilité étonnante. Ce mouvement, auquel je ne m'attendais guère, me fit successivement glisser du cou à la croupe de l'animal. J'avais heureusement le poignet solide. Je me cramponnai si bien à la selle et à la crinière de ma bête, que je fournis sans encombre une immense carrière, au bout de laquelle je reçus les compliments de tous les chasseurs. Quinze jours se passèrent au milieu de ces brillantes parties de chasse; j'avais presque oublié *le Main-Ship*, si je n'avais même un peu oublié la France. Le moment arriva cependant où il fallut nous décider à prendre congé de nos hôtes. La destinée du marin est un peu celle d'Ahasvérus, il faut qu'il marche, lorsqu'il éprouverait tant de bonheur à s'arrêter.

Pendant notre absence, la flotte s'était considérablement accrue. Les bâtiments qui avaient échappé à la division anglaise sous Sainte-Hélène avaient tous été capturés sur les côtes d'Europe. Le brick même sur lequel M. de Vernon et son compagnon

avaient dû s'embarquer après avoir manqué le départ de *l'Hougly* avait eu le sort commun. Plusieurs frégates anglaises destinées à protéger la flotte pendant son passage se trouvaient aussi mouillées à l'embouchure du Shannon. Tout étant prêt pour un appareillage général, nous mîmes sous voiles, et nous fîmes route pour Londres en longeant d'assez près la côte d'Angleterre. Devant la rade des Dunes, nous aperçûmes une escadre russe au mouillage; nous en vîmes une autre à l'entrée de la Tamise. En remontant cette rivière, nous rencontrions à chaque pas des bâtiments de guerre. Tous envoyaient un officier à notre bord et exerçaient la *presse* sur notre équipage, choisissant les matelots qui leur convenaient le mieux. Les pauvres diables faisaient tous leurs efforts pour échapper à cette réquisition. Les uns se disaient étrangers, et on ne pouvait leur arracher un mot d'anglais; les autres prétextaient des infirmités qui les rendaient impropres au service. L'officier restait sourd à toutes ces représentations, et la discussion finissait toujours par l'ordre impératif donné aux plus récalcitrants d'aller prendre leurs effets et de s'embarquer dans le canot. Comprend-on que dans un pays où les enrôlements forcés sont inconnus et considérés comme la tyrannie la plus odieuse, où la liberté de l'individu, sauvegardée par les lois, l'est plus encore peut-être par les mœurs, on ait pu exercer impunément ce



recrutement arbitraire? L'Angleterre, je ne l'ignore pas, est le pays des anomalies, et ce n'est point là qu'il faut chercher un peuple se piquant de logique; mais, avant tout, ce qui explique la *presse*, c'est la difficulté de faire entrer la marine dans le droit commun et de la régir autrement que par des mesures d'exception.

Je restai à bord du *Main-Ship* jusqu'au moment où ce vaisseau eut atteint le poste qui lui était assigné parmi les bâtiments de la compagnie. Je venais de faire mes adieux aux officiers qui s'étaient montrés pour moi de si bons compagnons, et je me disposais à descendre à terre avec mes effets, lorsque des agents de la douane se présentèrent pour faire la visite de mes malles. Je possédais une collection d'oiseaux très-curieux et des coquilles d'une grande valeur. La douane commença par me tout confisquer. On m'assura bien que ces objets me seraient fidèlement rendus; mais quoique je sois resté plus de trois mois à Londres et que j'aie fait à ce sujet de nombreuses démarches, je n'ai jamais pu obtenir la restitution qui m'avait été si solennellement promise. L'Angleterre peut être la terre classique de la liberté : à coup sûr ce n'est pas toujours celle de la justice. Je ne crois pas qu'il soit un pays au monde où un étranger ait plus de peine à se défendre des fripons. Je perdis ainsi par un vol manifeste le fruit de toutes mes peines et de tous mes

soins pendant plusieurs années. Qu'on juge si, en revenant de ce voyage, j'étais prêt à faire de bon cœur la guerre aux Anglais !

En débarquant à Londres, j'allai me loger à l'auberge des *Clefs en croix,* rue de la Grande-Église, où je pris une petite chambre très-modeste. La saison était tellement pluvieuse, — nous étions au cœur de l'hiver, — que je sortais très-rarement. Je me tenais d'ordinaire dans le salon de réception, qui était toujours bien chauffé par un grand feu de charbon de terre. Je rencontrais là un Anglais et un Allemand qui parlaient tous les deux avec facilité le français. Ils me racontaient ce qui s'était passé et ce qui se passait encore en France. Leurs récits portaient l'empreinte d'une exagération évidente, et m'arrachaient souvent des reparties assez vives. Je les accusais hautement de calomnier mes compatriotes, sans soupçonner, dans ma simplicité, qu'on pût me faire un crime de cette véhémence. Je venais enfin, après trois mois d'attente, d'obtenir le passe-port que je sollicitais pour me rendre en France. Il ne me manquait plus qu'une signature, et toutes les formalités allaient se trouver remplies. J'employai le reste du jour à faire des courses, et je rentrai à l'auberge crotté jusqu'aux épaules. Je m'étais approché du feu, et, tout en me séchant, je me plaignais avec expansion du climat et de cette ville de Londres, où, grâce au macadam, on ne

pouvait faire un pas sans se couvrir de boue. L'Anglais avec lequel il m'était arrivé quelquefois de converser crut devoir se montrer offensé de mes discours, et m'adressa des injures grossières auxquelles je m'abstins prudemment de répondre. Il advint alors ce qui arrive toujours en pareil cas. Mon silence fut un encouragement à de nouvelles attaques. La patience finit par m'abandonner, et je fus obligé de mettre mon interlocuteur à la porte. Ce *gentleman* me parut un homme fort mal élevé et d'humeur bien maussade : j'étais fort éloigné de me douter que j'avais affaire à un agent de police.

Une demi-heure environ après cette scène entra dans le salon un gros monsieur qui vint directement à moi et me demanda mon passe-port. Après l'avoir soigneusement examiné, il me fit observer qu'il manquait à cette pièce une signature. Je lui répondis sans m'émouvoir que je devais précisément le lendemain, dès que les bureaux seraient ouverts, me rendre à Somerset-House pour faire revêtir mon passe-port de cette dernière formalité. *Very well!* me dit-il en me rendant le papier qu'il tenait à la main. Sur ces entrefaites arrivèrent le chef de timonerie de *la Truite* et son frère, accompagnés d'un prétendu secrétaire du *transport office*. Celui-là, j'ai retenu son nom : il s'appelait M. Adam. Il nous pria de lui remettre nos trois passe-ports, afin qu'il pût faire inscrire nos noms pour le départ du

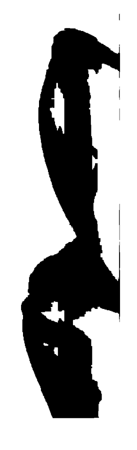
prochain paquebot. Quel fut mon étonnement quand cet agent officieux revint avec deux passe-ports seulement, m'annonçant que le mien ne pourrait m'être rendu que lorsque j'aurais comparu devant le lord-maire! Jusque-là, me dit-il, j'étais confié à sa surveillance. Toute résistance me paraissant inutile, je me résignai, et M. Adam trouva bon de me traîner à sa suite le reste de la journée. Je fis avec lui une visite à la Tour de Londres, où il déposa trois prisonniers. Ceci commençait à m'inquiéter. Le ton de M. Adam n'avait pas cessé néanmoins d'être caressant, et ses paroles étaient très-rassurantes. «Il allait me conduire chez un de ses amis, où l'on me servirait à dîner, où je trouverais, pour passer la nuit, un excellent lit et une chambre très-chaude. Le lendemain, dès huit heures du matin, il serait à mes ordres. »



Il m'introduisit en effet dans une maison dont l'obscurité ne me permit pas de bien juger l'apparence. Il dit quelques mots à voix basse à un homme qui s'était avancé à notre rencontre, et, s'effaçant comme par politesse, il me montra du doigt la porte entr'ouverte d'une chambre où je n'hésitai pas à entrer. A peine y eus-je mis le pied, que la porte se referma brusquement sur moi et que j'entendis creir la serrure. Je sautai aussitôt à la fenêtre; la fenêtre était grillée. L'idée que j'étais prisonnier me donna le frisson. Il me serait impossible de

rendre les tristes réflexions auxquelles je fus en proie jusqu'au retour du traître qui venait de me soumettre à une si rude épreuve. Je lui en fis les reproches les plus amers. Il me parla des devoirs de sa charge, et voulut me persuader qu'il s'était compromis en s'écartant pour moi des ordres rigoureux qu'il avait reçus. J'étais alors trop inquiet pour discuter avec lui sur le mérite des faveurs que je devais à ses bons offices. Nous nous rendîmes ensemble chez le lord-maire. Au milieu d'un assez grand nombre de personnes, je retrouvai là l'indigne Anglais et l'Allemand qui, depuis plus d'un mois, m'excitaient à d'imprudentes confidences. Je remarquai aussi le gros monsieur qui était venu à l'auberge réclamer l'exhibition de mon passe-port. Ce dernier s'approcha de moi et me dit d'un ton de menace : « Vous vous souviendrez, monsieur, des propos que vous avez tenus. »

Le moment arriva enfin où je fus mandé devant le premier magistrat de la Cité. En même temps que moi furent introduits M. Adam, l'Allemand et l'Anglais, mon antagoniste. Je racontai naïvement mon affaire en français. Je dis que j'étais un des officiers de l'expédition commandée par M. de Bretigny, que depuis près de cinq ans j'étais séparé de ma famille, et qu'il était bien pénible pour moi d'éprouver des persécutions dans un pays où je m'étais flatté de trouver aide et protection. La fran-



chise de mes aveux lorsqu'on me mit en présence de mes accusateurs, la facilité avec laquelle je repoussai leurs basses insinuations, parurent intéresser le lord-maire. Lorsque je fis le récit de la scène qui s'était passée à l'auberge, et qui était le principal chef de l'accusation dirigée contre moi, je pus m'apercevoir que mon procès était gagné. « Vous pouvez partir, monsieur, me dit le lord-maire avec une extrême bienveillance. Je vous souhaite un bon et heureux voyage. » Mon passe-port me fut aussitôt remis, et cette fois revêtu de toutes les formalités nécessaires. M. Adam ne s'en attachait pas moins à mes pas. Il m'accompagna jusqu'à mon auberge. Avant de me quitter, il me fit insinuer par un juif qui parlait un peu le français que je ne pouvais me dispenser de lui faire un cadeau, en reconnaissance du soin qu'il avait pris d'effacer auprès du lord-maire la mauvaise impression produite par mes délateurs. Il me restait deux couverts d'argent qui me venaient du partage de notre gamelle; je les lui offris, et le misérable les reçut de ma main avec une humilité honteuse.



Le jour était enfin venu où j'allais quitter l'Angleterre. Je m'embarquai avec mes deux compagnons sur un brick qui devait nous déposer à Calais. Nous descendîmes la Tamise jusqu'à Gravesend. Nous étions à peine en dehors des bancs, que des Hollandais, qui avaient obtenu de passer sur le

même bâtiment que nous, abusèrent de leur nombre pour contraindre le capitaine du brick à diriger sa route sur Rotterdam et non pas sur Calais. Heureusement notre traversée fut courte. Nous trouvâmes dans le consul de France à Rotterdam un homme fort poli et fort obligeant, qui prit soin de régler nos dépenses à l'auberge et de traiter de notre passage sur les canaux intérieurs jusqu'à Middelbourg, d'où nous nous rendrions par terre à Flessingue. Là nous devions nous embarquer sur la canonnière française *la Carpe*, qui était chargée de l'escorte des convois jusqu'à Dunkerque.

Arrivé à Flessingue, je m'empressai d'aller rendre visite au contre-amiral Van Stabel, qui commandait les forces navales réunies dans l'Escaut. Cet officier général me fit le plus gracieux accueil et m'offrit d'embarquer en qualité de lieutenant de vaisseau sur le bâtiment qu'il montait. Je ne crus pas devoir accepter ses offres, quelque avantageuses qu'elles me parussent. L'amiral comprit facilement qu'après une absence de cinq années, si fécondes en événements, je devais avoir un vif désir de me rapprocher de ma famille, dont je n'avais aucune nouvelle, et de connaître le sort qui lui avait été réservé.

Notre traversée de Flessingue à Dunkerque n'offrit par bonheur rien de remarquable. Nous escortions une assez grande quantité de navires caboteurs. Notre faible tirant d'eau nous permit de naviguer

une préférence bien marquée. Ce fut alors que j'appris les dangers qui avaient menacé ma famille pendant la Terreur. Mon père avait été détenu au château de Brouage toute une année. Plusieurs fois il avait été question de le faire fusiller ainsi que ses compagnons d'infortune. La chute de Robespierre l'avait rendu à la liberté, et il avait repris ses fonctions de sous-contrôleur de la marine[1]. Grâce à Dieu, la tourmente n'avait fait périr aucun de ceux qui m'étaient chers. Aux doux épanchements de famille succéda bientôt une conversation plus sérieuse : il s'agissait du mémoire que je devais adresser au vice-

1. Les motifs d'arrestation invoqués contre mon père et inscrits au tableau du comité de surveillance révolutionnaire de Rochefort étaient au nombre de trois.

Mon père était accusé :

1° D'être un aristocrate prononcé.

2° De mépriser les patriotes.

3° De fréquenter les aristocrates, feuillants et autres gens suspects, signataires et colporteurs d'adresses inciviques.

Au premier chef d'accusation mon père répondait :

« Cette imputation vague, insignifiante est démentie par les services que j'ai rendus à la République. »

Au second :

« Je défie qu'on me prouve que j'ai méprisé quelqu'un, *parce qu'il était patriote.* »

Au troisième :

« Je n'ai jamais connu de feuillants et je n'ai été lié qu'avec des personnes qui toutes avaient des certificats de civisme. »

Bien des gens avec de meilleures raisons n'ont pas réussi à sauver leur tête. Arrêté le 19 octobre 1793, mon père ne fut élargi qu'à la fin du mois de novembre 1794.

amiral Truguet, alors ministre de la marine, en attendant mon jour d'audience. Tout en causant de cette importante affaire, mon parent, qui désirait me voir produire une impression favorable sur le ministre, passait du coin de l'œil une minutieuse inspection de ma personne. Mon costume ne manquait pas d'une certaine élégance; je m'étais adressé à Londres au tailleur le plus en vogue, et j'étais habillé à la dernière mode. Ma coiffure seule datait d'avant la Révolution. Elle ne fut pas jugée en harmonie avec le reste de ma toilette, et il fut décidé que je me ferais immédiatement couper les cheveux dans le goût du jour.

En sortant du ministère de la marine, mon frère voulut m'accompagner à mon hôtel. Il était déjà convenu que je quitterais mon logement et que je partagerais le sien, mais il était trop tard pour exécuter ce changement de domicile le soir même. Avant de nous séparer, j'entretins mon frère de ma situation financière. La sienne n'était pas brillante. Il était arrivé depuis peu de temps d'Angleterre, où il venait de subir une captivité de vingt-sept mois. Commis aux revues à bord du vaisseau *l'Impétueux*, il avait été chargé d'aller mettre les scellés sur une prise. Un coup de vent s'était déclaré pendant qu'il procédait à cette opération, avait séparé le vaisseau du bâtiment capturé, et le lendemain la prise retombait entre les mains des Anglais. Mon frère, en

montant à bord du vaisseau ennemi, avait pu heureusement expliquer sa situation et réclamer le traitement dû au rang qu'il occupait dans la hiérarchie militaire. C'était un point fort important à éclaircir, car on sait ce qu'était le régime des pontons. Tout individu qui ne parvenait pas à se faire considérer comme officier était jeté sans pitié dans ces affreuses prisons où régnaient plus que dans nos bagnes la misère, le désespoir et le vice. Mon frère obtint pour première faveur d'être envoyé au cautionnement de Tavistok. Ce ne fut qu'après une année de séjour dans cette ville qu'il put faire reconnaître ses droits à la modeste rétribution que le gouvernement britannique allouait aux officiers français qui avaient le malheur d'être prisonniers de guerre. Mon frère avait donc été dans la nécessité de puiser pour vivre dans la bourse de ses amis; il avait quelques dettes que je crus pouvoir lui promettre d'éteindre sans trop épuiser nos ressources. J'avais enfermé mon petit trésor dans une boîte à serinette dont j'avais enlevé le mouvement. Quand j'ouvris cette boîte, mon frère fut stupéfait. Je rapportais de mon voyage quatre cents piastres espagnoles. « Sais-tu bien, me dit mon frère, qu'il n'y a peut-être pas dans tout Paris une seule maison qui possède à cette heure autant d'argent comptant que toi? » Il ne faudrait pas prendre cette exclamation à la lettre; cependant il est bien certain

qu'en 1796 l'argent était fort rare en France. On ne voyait circuler que des assignats, qui avaient encore cours forcé. La valeur de ce papier révolutionnaire était tellement dépréciée, que je devais trouver facilement à échanger une seule de mes piastres contre mille ou douze cents francs en assignats.

Le lendemain matin mon frère vint me retrouver. Nous procédâmes aussitôt à mon déménagement, et nous nous rendîmes à l'hôtel d'Antin, rue Gaillon, où il résidait. Un lit fut monté dans sa chambre, qui nous devint commune, et pendant tout mon séjour à Paris nous ne nous quittâmes pas un seul instant. Notre temps s'écoulait rapidement dans les plaisirs. Le ministre cependant avait reçu mon mémoire. Il voulut bien l'accueillir avec faveur et y mettre cette gracieuse apostille : *Me faire un rapport sur ce jeune officier, qui paraît mériter tout mon intérêt.* Toujours guidé par les sages avis de mon frère et de mon parent, j'adressai bientôt une seconde note au ministre. Cette fois je demandais le grade de lieutenant de vaisseau, le commandement d'un bâtiment de guerre et un habillement complet d'officier, dont la livraison me serait faite au magasin général du port de Rochefort. La République ne payait pas souvent ses officiers, mais elle les habillait quelquefois avec les draps qu'elle prenait sur l'ennemi. Le commandement et l'habillement que je sollicitais me furent accordés. Quant

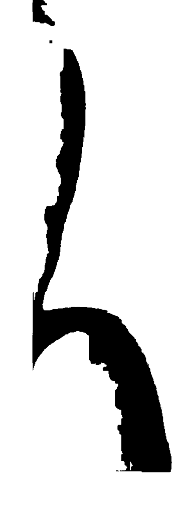
au grade de lieutenant de vaisseau, j'eus la promesse formelle de l'obtenir quand on s'occuperait du travail de réorganisation qui était alors à l'étude. Je l'obtins en effet le 21 mars 1796.

Le grand corps dans lequel j'avais fait mes débuts avait disparu depuis plus de trois ans. C'était dans un corps entièrement nouveau que j'allais entrer. Je sentis profondément l'étendue de nos pertes lorsque je mis le pied pour la première fois sur les bâtiments de la République. Il est des ruines qu'on ne relève pas dans l'espace de quelques années. Détruite en 1792, la marine a encore été mutilée en 1815. J'ai assez vécu cependant pour voir grandir, après cette seconde catastrophe, l'édifice rajeuni qui fait en ce moment l'orgueil de la France. La marine actuelle ressemble bien plus à la marine du temps de Louis XVI qu'elle ne ressemble à celle de la République ou même de l'Empire. Sous Louis XVI, tous les officiers, sauf de rares exceptions, étaient des gentilshommes; ils sont aujourd'hui des gens bien élevés : ce n'est pas *à peu près*, c'est *tout à fait* la même chose. Le service de la marine n'exige pas plus ou moins de quartiers de noblesse, une illustration plus ou moins antique : il ne peut se passer des habitudes d'une bonne éducation. « Tout officier, disait très-bien Nelson, qui n'est pas *gentleman* ne sera jamais qu'un médiocre officier. » L'ordre est en effet le premier besoin de

notre service, et sans le sentiment des convenances, sans le respect de soi-même et des autres, sans cette dignité froide, mais indulgente, que l'officier doit puiser dans la conscience de sa supériorité, l'ordre à bord d'un bâtiment est impossible. Une autre nécessité de la marine, c'est d'être, si je puis m'exprimer ainsi, composée de parties homogènes. Nous avons été témoins, pendant les guerres de la Révolution et de l'Empire, des actions les plus héroïques; nous avions en même temps à déplorer non pas seulement des fautes, mais de singulières faiblesses. On peut croire que notre époque ne présenterait plus ces choquantes dissemblances. Tous les officiers ont la même origine et le même esprit, s'ils n'ont pas tous les mêmes facultés. Il y a donc beaucoup de raisons pour que chaque capitaine dans une escadre puisse aujourd'hui compter sur son voisin. Dans toutes les affaires de quelque importance, c'est là le point essentiel. Sous ce rapport, nos divisions navales n'auraient rien à envier, j'en ai la conviction intime, aux escadres du bailli de Suffren ou du comte de Grasse, car les combats de l'Inde et celui de la Dominique, pendant la guerre de 1778, ne sont pas des combats où tout le monde ait été sans reproche. S'il y eut jamais lieu d'espérer pour la France, je ne dis pas une très-grande marine, — nous mesurons avec trop de parcimonie nos sacrifices pour cela, — mais une marine à tous

égards respectable, une marine vraiment faite pour honorer notre pavillon, c'est sans aucun doute au temps où nous vivons.

N'y a-t-il donc rien à regretter du temps passé? N'y avait-il point dans les traditions dont le souvenir va s'évanouissant de jour en jour quelque bon exemple à chercher, quelque leçon fructueuse à retenir? Pour se livrer avec quelque intérêt à cette étude, il ne faudrait pas être trop infatué de ce qu'on a fait et de ce qu'on vaut. Il faudrait avoir, avec l'ambition de grandir encore, la crainte salutaire de déchoir. Si l'on veut juger sainement de la situation présente, il convient de commencer par écarter des progrès que nous avons faits ceux qui sont communs à toutes les nations, car aucune marine de nos jours n'est restée au point où elle était il y a cinquante ans. Quand cette considération aura un peu dissipé chez nous les fumées de l'orgueil, nous nous trouverons probablement mieux disposés à prendre quelquefois conseil de l'expérience de nos pères. Nous nous demanderons si, dans cette ancienne marine si dédaignée, il n'y aurait point eu aussi par hasard quelques idées justes. Nous chercherons en un mot ce qui peut nous manquer encore. A mon avis, ce qui nous manque, c'est ce qui manquait à la statue de Pygmalion : le mouvement. Je voudrais que, comme au temps où j'étais volontaire sur *la Reconnaissance*, comme aux jours



où je servais sous les ordres de M. de Bretigny, une activité joyeuse succédât plus souvent à cette régularité monotone dont il me semble que nous avons quelque sujet de nous plaindre. Le service, pour être attrayant, ne doit pas avoir les pulsations d'une horloge. Il faut bien prendre garde d'ailleurs d'élever un édifice qui n'ait point de fondement, et qui puisse chanceler au moindre choc. N'est-ce pas la guerre que l'on doit avoir en vue quand on organise une flotte ou une armée? Tout ce qui, dans cette organisation, ne peut résister à l'épreuve de la guerre me paraît donc de trop; il y a, suivant moi, intérêt à le sacrifier. Prenons garde surtout que trop de régularité ne tourne au détriment de l'intelligence. Mes vœux sont faciles à satisfaire. Pour le matelot, je demande qu'on s'occupe avec une égale sollicitude de son instruction et de sa santé : la santé du soldat est, avec la discipline, la force des armées. Pour l'officier, je lui souhaiterais de supporter gaiement les épreuves inséparables de notre profession, d'être toujours allègre, dur aux intempéries, docile et d'humeur égale envers ses chefs, sympathique vis-à-vis de ses subordonnés, et, s'il le fallait, je lui accorderais volontiers la science de surcroît. La science ne gâte rien, du moment qu'elle ne pervertit pas le jugement et ne paralyse pas l'activité du corps.

Nos marins d'aujourd'hui se demanderont peut-être à quoi leur serviraient les pénibles épreuves

d'autrefois, les misères, les souffrances dont ces souvenirs semblent leur offrir avec une secrète intention le complaisant tableau. Ce serait, je l'accorde, un luxe presque inutile, si notre marine ne doit jamais avoir que des guerres faciles à soutenir, que des temps prospères à traverser; mais si nos officiers étaient un jour engagés dans une lutte semblable à celle où s'est usée notre énergie, ils comprendraient combien étaient pour ainsi dire nécessaires les privations auxquelles fut soumise notre enfance. On parle souvent avec un peu de légèreté de la guerre maritime qui se prolongea presque sans interruption de 1792 à 1815. L'énorme disproportion des forces navales dans un si grand conflit, le dénûment des arsenaux, le mauvais recrutement des équipages, les expéditions mal combinées, le fatal ascendant que de terribles succès avaient assuré à la marine anglaise, tant de causes de désastres presque certains exigeaient cependant, chez les officiers de cette époque, une trempe plus vigoureuse qu'on n'est tenté de le supposer lorsqu'on juge les événements à cinquante ou soixante ans de distance. Tel homme qui jouerait peut-être un rôle très-brillant dans une guerre régulière eût été fort peu disposé, j'en suis convaincu, à courir les hasards que, pendant vingt ans, mes camarades et moi nous n'avons pas hésité à braver. Que demain de pareilles épreuves se présentent, ou qu'il faille affronter seu-

lement la moindre des chances que nous avions alors contre nous, c'est-à-dire une choquante inégalité dans les forces respectives des deux marines, et l'on comprendra mieux ce qu'ont dû les capitaines de la République et de l'Empire à la rude éducation que, pour la plupart, ils avaient reçue. L'histoire de leurs campagnes obtiendra en même temps plus de sympathie. Malgré tout ce qu'une administration imprudente faisait pour la rebuter, la fortune ne nous fut pas toujours contraire. Quelques-uns des combats dont l'Angleterre elle-même a gardé la mémoire, ceux surtout qui se livrèrent dans les mers de l'Inde, suffisent à montrer ce qu'eût pu devenir la marine française sous un gouvernement qui lui eût accordé avec persévérance la sollicitude dont l'Empereur, de 1806 à 1812, parut vouloir l'entourer.

Je vais donc essayer — l'entreprise ne me paraît pas sans intérêt—de faire succéder au tableau d'une éducation maritime sous le règne de Louis XVI, celui de nos croisières aventureuses sous la République, de nos espérances renaissantes vers la fin de l'Empire. On aura ainsi embrassé sous ses divers aspects la dernière marine qui ait fait en France une guerre sérieuse. Peut-être alors pourra-t-on mieux comprendre dans quelle voie il est nécessaire de développer la marine actuelle, pour qu'une nouvelle lutte venant à s'ouvrir (lutte que j'éloigne as-

surément de tous mes vœux), nos vaisseaux ne soient pas contraints, comme les vaisseaux russes en 1854, de se renfermer dans nos ports, ou, comme les vaisseaux de la République et des premières années de l'Empire, de courir à des sacrifices inutiles.



CHAPITRE XIII.

Le premier commandement. Situation de la marine française en 1796.

Toute carrière militaire présente deux phases distinctes. Dans la première, on obéit à l'impulsion d'autrui; dans la seconde, il faut prendre conseil de soi-même. Où la responsabilité commence, le zèle ne peut plus suffire. Si l'esprit fléchit sous ce fardeau, il faut se résigner aux rôles subalternes. Dans la marine on subit cette épreuve plutôt que dans l'armée de terre, où souvent on parvient à des grades très-élevés, sans y avoir été exposé jamais. Le moindre commandement maritime investit un jeune officier d'une responsabilité presque aussi haute, tout aussi lourde au moins que celle qui incombe à un commandant d'escadre. Rien de pareil n'attend le capitaine d'une compagnie, ni même le commandant d'un bataillon. L'officier de marine, quelque chétif que soit le navire qu'il monte, est comptable d'une portion de l'honneur du pays. Le

pont de son bâtiment, c'est le territoire national. Il emporte avec lui la patrie et les droits du souverain. Il jouit d'une autorité sans bornes et sans partage, mais il ne peut partager non plus avec qui que ce soit sa responsabilité. A tous les incidents, c'est lui qui doit répondre. Qu'un brisant se montre soudain sous la proue, que le navire se couche sous une rafale imprévue, que la mâture se brise, qu'une voie d'eau ou un incendie se déclare, qu'une division ennemie apparaisse à l'horizon, c'est vers lui à l'instant que tous les yeux se tournent. Il est prévenu, qu'il avise ! Il semble que ces graves événements le concernent seul, et qu'il ne doive plus rencontrer dans ses officiers ou son équipage que les instruments passifs de sa décision. Cette décision même, il faut qu'il la prenne pour ainsi dire d'instinct. On l'éveille en sursaut, le danger est pressant ; ses ordres doivent avoir la rapidité de l'éclair sous peine d'arriver trop tard. De combien de marins cet état perpétuel d'appréhensions et d'angoisses n'a-t-il pas détruit le sommeil ! Le criminel bourrelé de remords trouve un oreiller plus paisible que l'officier de marine qui, n'étant pas né pour le périlleux honneur du commandement, ose en affronter les redoutables chances. C'est donc à ce point de sa carrière qu'un officier d'avenir se dessine ; c'est alors seulement qu'on peut juger si l'écolier est fait pour devenir maître à son tour.

Le moment de passer par cette épreuve était arrivé pour moi. J'avais vingt-trois ans, j'en comptais plus de six à la mer, et ma dernière campagne s'était accomplie dans des conditions qui avaient dû me faire acquérir les qualités du marin, pour peu que la nature m'en eût donné l'étoffe. Le 18 mars 1796 je reçus l'ordre de me rendre à Rochefort pour y prendre le commandement d'un brick de vingt-deux canons. C'était une faveur bien flatteuse pour un jeune homme qui, sous le régime de l'ancienne marine, n'eût sans aucun doute été élevé à ces hautes fonctions qu'après un long stage dans les positions subalternes. La jeunesse a un fonds d'insouciance qui ne lui laisse apercevoir que le beau côté des choses. Je n'eus pas un instant la pensée des difficultés qui pouvaient m'attendre dans la situation nouvelle qui m'était faite. Le commandement d'un navire de guerre, sous le Directoire, n'était pas cependant une faveur de tous points enviable. La marine avait, plus qu'aucune autre branche des services publics, subi le contre-coup de la Révolution. Lorsque tout semblait renaître en France, ses mauvais jours à elle n'étaient point encore passés. Pour qu'on puisse apprécier sous l'empire de quelles circonstances j'allais essayer mes forces et courir à de nouvelles aventures, il est indispensable que je me reporte à quelques années en arrière, et que je dise en peu de mots ce que la Révolution avait fait

de cette flotte glorieuse dont j'étais un des plus chétifs débris.

La France, dans les dernières années du règne de Louis XVI, possédait deux cent quarante-six bâtiments de guerre et de charge, armés de plus de treize mille canons [1], treize ou quatorze cents officiers partagés en neuf escadres, quatre-vingt-dix mille matelots portés sur les registres de l'inscrip-

1. Ces bâtiments se trouvaient répartis ainsi qu'il suit :

DÉSARMÉS DANS LES PORTS.

46 vaisseaux.
46 frégates.
25 corvettes ou avisos.
7 chaloupes canonnières.
18 flûtes et gabarres.

EN COMMISSION.

27 vaisseaux.
5 frégates.

AUX ANTILLES.

3 vaisseaux.
6 frégates.
9 corvettes ou avisos.

DANS LES MERS D'ASIE.

5 frégates.
1 flûte.

DANS LES MERS DU LEVANT.

1 frégate.
6 corvettes.



tion maritime, et quatre-vingt-une compagnies de soldats canonniers. Nos institutions maritimes composaient un ensemble auquel il semblait qu'on n'eût jamais dû toucher, car tout y portait l'empreinte de la prévoyance et du génie. Plus heureux que nos rivaux, nous n'avions pas besoin d'avoir recours à la presse ou aux enrôlements volontaires pour recruter nos équipages. L'inscription mari-

SUR LES CÔTES DE FRANCE ET DE CORSE.

1 frégate.
2 corvettes.
6 flûtes ou gabarres.

A LA RECHERCHE DE M. DE LA PÉROUSE.

2 corvettes.

PRÊTES A ÊTRE EXPÉDIÉES.

4 frégates.
5 corvettes.
1 flûte.

EN CONSTRUCTION.

6 vaisseaux à terminer en 1791.
4 vaisseaux à finir en 1792.
2 frégates à finir en 1791.
6 frégates à terminer en 1792.
2 flûtes à finir en 1791.

39	vaiss.	32	frégates	appartenaient	au port de	Brest.
10	—	4		—	—	Lorient.
13	—	16		—	—	Rochefort.
24	—	22		—	—	Toulon.

Total : 86 vaiss. 74 frégates.

time nous fournissait instantanément des matelots, pendant que les compagnies de canonniers versaient avec la même facilité, à bord de nos vaisseaux, leurs chargeurs et leurs chefs de pièces.

Dès la fin de l'année 1789, cette admirable organisation commence à se dissoudre. Des émeutes éclatent dans nos ports et jusque sur nos bâtiments. « Tout acte d'autorité est considéré comme une injustice ; toute discipline est réputée une injure aux droits du peuple. » Le dégoût s'empare des meilleurs officiers, peu soucieux de commander à des équipages au milieu desquels leur vie même n'est plus en sûreté. Les capitaines de la marine marchande, les sous-officiers de la marine royale prennent la place de ces prétendus privilégiés. Un double dommage résulte de cette mesure. On perd de bons maîtres ; on acquiert de médiocres, quelquefois même de détestables officiers. Vers le mois de septembre 1791, au moment même où je partais pour le long voyage d'exploration dont le but, on s'en souvient, était la recherche de La Pérouse, plus des trois quarts des officiers de l'ancienne marine se tenaient à l'écart ou s'étaient déjà retirés du service. Ceux que l'attente d'une guerre prochaine retint sous les drapeaux ne réussirent point à désarmer les ressentiments d'une révolution implacable Leur dévouement ne reçut d'autre prix qu'une mort ignominieuse ou une captivité à laquelle les

journées de thermidor ne vinrent que trop tard mettre un terme.

Ce furent les municipalités et les sociétés populaires de nos ports qui organisèrent la marine de la République[1] : elles distribuèrent les grades avec les certificats de civisme. D'odieux délateurs se chargèrent de diriger leurs suffrages. Les rapports secrets de ces misérables semèrent, pendant deux ans, la méfiance et la terreur à bord de nos vaisseaux. Les premières années de la République furent sans doute une époque héroïque; mais ce

1. Qu'on juge de l'anarchie qui devait régner à cette époque dans la direction des affaires maritimes par quelques extraits des curieux documents qu'ont réussi à préserver nos archives :

Le 23 janvier 1793, le chef d'administration de la marine à Marseille écrivait au ministre : « La marine de Marseille travaille à pouvoir vous adresser au premier jour la liste des officiers dont elle a fait choix, à l'effet d'être nommés pour le commandement des vaisseaux de la République. Ils vont déployer toute leur énergie dans cette occasion. Ils sont rassemblés depuis trois jours chez moi. Ils travaillent par la voie du scrutin à composer un choix digne de la confiance de l'État. »

Un mois plus tard, c'est la Société républicaine du Havre qui prévient le ministre *qu'elle a fait choix* du citoyen. . . . . pour monter un vaisseau de la République.

Les municipalités vont plus loin. Le 13 mars 1793 le commandant des armes à Lorient signale, avec toutes les précautions oratoires, que les plus fermes esprits n'auraient pas osé négliger, en ces temps dangereux, des empiétements qui peuvent compromettre le secret des expéditions.

« La municipalité de Lorient, écrit-il au ministre, exige que tous les capitaines des bâtiments de la République arrivant dans cette rade, aillent, après m'avoir rendu compte, lui faire leur

temps fut aussi singulièrement propice à la bassesse et fécond en intrigues. Jamais les âmes fières n'avaient eu plus cruellement à souffrir. Dans nos malheureux ports, livrés aux démagogues, le bourreau même trouvait des courtisans, et la liberté, dont on détestait au fond du cœur le hideux despotisme, recueillait de toutes parts d'hypocrites hommages. A bord de chaque vaisseau, le bonnet de cette sanglante idole figurait, arboré avec pompe

déclaration, laquelle est consignée dans un registre et signée desdits capitaines. Jusqu'ici j'ai toujours donné avis à la municipalité de tout ce qui se passait d'intéressant dans ma partie, mais j'avais pensé que cette communication franche de ma part n'était que l'effet de ma bonne volonté et de mon patriotisme, et non un article d'obligation formelle.... Dès que j'ai su le désir de la municipalité, je me suis empressé de m'y conformer. *C'est aux gens en place à donner l'exemple du respect dû aux autorités constituées.* D'ailleurs, cette disposition me met absolument à mon aise en éclairant suffisamment une partie essentielle de mon service, et c'est ce que j'ai toujours aimé. Cependant, je ne puis me dissimuler que, dans tout autre temps que celui d'une guerre aussi intéressante et aussi active que celle que l'on vient d'entreprendre, la mesure établie par la municipalité tendrait à la confusion des pouvoirs et, sous ce rapport, je dois vous en instruire.... »

Que répond le ministre? « Il faut approuver cette mesure. C'est le peuple français tout entier qui fait la guerre. Il est heureux qu'il y prenne un intérêt si vif. Il faut remarquer que nous nous battons dans notre propre cause et que nous voulons maintenant savoir ce que nous fesons. »

« Pouvoir, tu n'es qu'un nom! » auraient pu s'écrier à cette époque tous les mandataires de l'autorité : du reste, si les commandants de nos ports et de nos escadres avaient à subir chaque jour de nouvelles avanies, les ministres non plus n'étaient

sur le gaillard d'arrière. Les chefs faisaient aux marins la profession publique de leurs principes; les marins exprimaient leur *sensibilité* par des acclamations; puis, quand amiral, capitaines, officiers, maîtres et matelots avaient juré pour la centième fois haine et exécration aux tyrans, appui et secours aux amis de l'égalité, on s'attablait à des repas civiques, qui se terminaient, suivant la formule consacrée, par des *embrassements respectifs*. Où en était la

sur un lit de roses. Voici un échantillon des lettres qu'on leur adressait; non pas lettres anonymes, mais épîtres bel et bien signées.

« Paris, le 13 mars 1793.

« Ministre non citoyen ni républicain, vous montrez au public la plus grande ignorance et l'ineptie la plus lâche. Dès que la guerre a été déclarée aux Anglais, le bon sens vous disait de faire sur-le-champ appareiller en croisière dans la Manche de gros vaisseaux et nombre de frégates fièrement armées, pour convoyer le retour de nos navires marchands.... Vous promettiez, fin de février, de protéger nos armateurs.... Les Anglais, plus diligents que vous, ont pris une quantité de corsaires du Havre et d'autres ports sortis sur vos fausses promesses. Voyez ci-joint la plainte que fait de vous le département de la Seine-Inférieure, datée du Havre le 28 février dernier, et *dites après cela que vous savez votre métier*.... Pour moi, je ne vous le cèle pas, je suis assez patriote pour oser demander votre destitution, non-seulement à la Convention nationale, mais encore au département, afin que votre ignorance et votre lâche trahison à la nation ne lui causent pas de plus grandes pertes par la suite....

« Je suis,

« Votre dénonciateur pour le bien de la République....

« . . . . . . »

discipline après toutes ces harangues et toutes ces accolades, il est facile de le deviner.

La désertion éclaircissait chaque jour les rangs de nos équipages, et l'annonce du départ devenait presque invariablement le signal de quelque sédition. Telle était déjà la situation de la marine française lorsque la Convention nationale déclara en février 1793 la guerre à l'Angleterre, et cependant la constitution de notre armée navale était si vigoureuse, elle renfermait de si prodigieuses ressources, que, malgré cet affreux désordre, dont je n'ai tracé qu'un tableau affaibli, le commencement des hostilités nous trouva plus forts que les Anglais. On comptait sur la rade de Toulon dix-huit vaisseaux, vingt sur celle de Brest. Nos frégates, nos bâtiments légers, nos corsaires infestaient déjà les mers, et les premiers armements de l'ennemi durent être employés à protéger contre leurs attaques le commerce du Levant et celui des Antilles. Il y eut un moment où la marine française pouvait encore être sauvée. Il ne fallait qu'un succès éclatant : le retour de la discipline eût suivi de si près la victoire ! Malheureusement on consuma en mouvements stériles un temps dont on semblait n'avoir jamais connu le prix. On eut la funeste pensée d'employer à garder le littoral de la Vendée une flotte qui eût pu dévaster les côtes ou les colonies de l'Angleterre, et lorsque la révolte des équipages eut ramené cette

flotte indocile dans la rade de Brest, les tribunaux révolutionnaires, bien mieux que l'ennemi, se chargèrent de la mutiler. Les canonniers de la flotte de Brest furent envoyés à l'armée du Rhin et dans la Vendée. Ils emportèrent avec eux la principale force de nos escadres. Ce fut pourtant cette flotte sans officiers, sans canonniers, et presque sans matelots, qui faillit remporter, le 1er juin 1794, à la hauteur d'Ouessant, une grande victoire sur la flotte de lord Howe. Jamais action navale ne fut plus chaudement disputée. L'enthousiasme républicain, la confiance qu'avaient créée quatre années de guerre généralement heureuses, de 1778 à 1782, la mollesse ou l'inexpérience de beaucoup de capitaines anglais, auraient pu en ce jour, telle est l'opinion des meilleurs juges, faire pencher la balance de notre côté. Un sort fatal en décida autrement, et le combat du 13 prairial ne fut que le premier de nos désastres. L'arsenal de Toulon livré à la merci des Anglais fut un événement moins funeste. Dans la guerre, les pertes matérielles sont peu de chose : c'est l'effet moral d'un échec qui lui donne son importance.

L'année 1795 fut moins favorable encore à nos armes que le règne de la Terreur. Depuis deux ans, notre marine croulait de toutes parts, sous les coups de la tempête comme sous les coups de l'ennemi. L'Angleterre, après avoir accru ses cadres de six cents officiers, s'apprêtait à mettre en mer cent cinq

vaisseaux de ligne, cent seize frégates et cent cinquante-cinq bâtiments légers. Il n'existait plus aucune proportion entre les forces des parties belligérantes lorsque l'amiral Truguet fut appelé à la tête du département de la marine le 4 novembre 1795. Si l'on eût pu rendre alors à la marine française les officiers et les équipages de 1789, nos autres pertes étaient, de leur nature même, facilement réparables; mais il y avait trois mois à peine que la fatale expédition de Quiberon venait de livrer au bourreau la plupart des officiers et des canonniers qui avaient échappé par la fuite aux échafauds de 1793. La réorganisation de la marine, entreprise par l'amiral Truguet, devait se ressentir d'ailleurs du retour qui s'était opéré vers les idées républicaines après le triomphe obtenu par la Convention dans les journées de vendémiaire. Plus d'un officier dont on aurait pu s'assurer aisément les services fut exclu à raison des opinions ou des sentiments qu'on lui prêtait. La Révolution s'est toujours montrée ombrageuse à l'excès. Ce n'est point elle qui eût envoyé au-devant de la flotte de Tourville ces anciens compagnons de Jacques II qui gagnèrent la bataille de la Hougue. Des maîtres, des matelots même lui étaient suspects, et à Toulon, où la méfiance, il est vrai, eût pu être plus excusable qu'ailleurs, on avait vu des comités chargés de dresser la liste des *marins et des ouvriers* qui avaient donné

des preuves incontestables de leur civisme. Malgré les ménagements qu'exigeaïent les terribles passions de ces temps malheureux, la nouvelle constitution du corps de la marine eut néanmoins le double avantage de rendre au service de la flotte quelques-uns des officiers dont on regrettait à bon droit l'absence, et d'en éloigner un plus grand nombre qui n'étaient faits que pour le déshonorer.

L'immense développement que l'Angleterre avait donné à sa marine écartait pour le moment toute idée de retour aux grandes luttes de la dernière guerre. Il fut arrêté dans les conseils du Directoire que, malgré le renfort considérable qui venait de nous être apporté par l'adjonction de la marine espagnole, on n'offrirait point à l'ennemi l'occasion de désastreux triomphes dans des batailles rangées. On s'attaquerait par des armements de course à son commerce, et par une grande expédition militaire à son territoire. Le corps expéditionnaire, à la tête duquel on avait placé le général Hoche et le vice-amiral Morard de Galles, se rassemblait à Brest, et avait pour destination l'Irlande. Les armements de course avaient lieu à la fois dans tous les ports de l'Océan, et devaient se porter dans la mer des Indes et dans celle des Antilles, sur le banc de Terre-Neuve et sur les côtes orientales d'Amérique, des confins de la Guyane française à l'embouchure de la Plâta. C'était à une de ces croisières, dans lesquelles

nos navires de guerre avaient pour émules les corsaires de Saint-Malo, de Dunkerque, de Nantes et de la Rochelle, que le brick dont le commandement venait de m'être confié devait prendre part.

Le 21 mars 1796, je quittai Paris pour me rendre à Rochefort, où se trouvait déjà réuni un assez grand nombre de frégates et de bâtiments légers. Le brick que j'étais appelé à commander se nommait *le Milan*. Ce brick avait autrefois porté vingt-deux canons du calibre de 6; mais son état de vétusté ne permettait plus de lui imposer la charge d'une pareille artillerie. Ses canons de 6 furent en conséquence remplacés par des canons du calibre de 4. Ces misérables mousquetons ne valaient pas, à eux tous, deux des bonnes caronades que les Anglais commençaient à fondre en Écosse, et dont ils projetaient d'armer les gaillards de leurs vaisseaux ainsi que le pont de leurs bâtiments de rang inférieur. Les canons de 4 du *Milan* pouvaient faire *un feu vif et nourri*; mais les projectiles qu'ils lançaient étaient incapables de traverser une muraille de quelque épaisseur.

Avant d'entrer en armement, *le Milan* avait subi des réparations considérables. Ces travaux avaient été exécutés avec si peu de soin et tant de précipitation, que, sur la rade même de l'île d'Aix, une voie d'eau s'était déclarée. L'équipage était obligé de recourir aux pompes cinq ou six fois par jour.



Je me permis bien quelques observations à cet égard, mais en 1796 on n'y regardait pas de si près; on se contenta de me répondre que ma mission était urgente et ne souffrait pas de retards. Je me disposai donc à partir dans cet état, comptant sur ma bonne fortune, ou, pour mieux dire, sur la protection de la Providence, qui m'avait tiré de plus grands dangers. Ce n'était pas d'ailleurs de la coque du brick que j'aurais eu le plus à me plaindre. L'équipage ne comptait pas dix matelots capables de faire le service des hunes, et l'état-major était, s'il est possible, plus mal composé encore. A l'exception d'un de mes frères, nommé Durif, que j'avais réussi à faire embarquer avec moi, et d'un de mes camarades d'école nommé Michon, tous deux aspirants de marine, je ne pouvais accorder aucune espèce de confiance aux officiers du *Milan*. Ils étaient du nombre de ces officiers dont j'ai expliqué l'origine, et qu'on désignait déjà sous la dénomination railleuse d'*officiers du maximum*. Complétement dépourvus d'instruction nautique, ils affichaient de grandes prétentions qu'ils fondaient sur la pureté et l'exaltation de leur patriotisme. J'avais heureusement assez d'énergie et de persévérance pour triompher de leur mauvais vouloir et pour les plier à un service régulier. Je savais mon métier, ils ignoraient le leur. C'était plus qu'il n'en fallait pour prendre sur eux l'ascendant nécessaire aussitôt que nous aurions

perdu de vue les côtes de France, et que la ressource d'odieuses délations leur serait ainsi enlevée.

Lorsqu'au sortir du port nous jetâmes l'ancre sur la rade de l'île d'Aix, une division de frégates, sous les ordres du contre-amiral de Sercey, en était déjà partie pour l'île de France. Nous y trouvâmes cependant encore une dizaine de frégates, deux corvettes et deux bricks. Les instructions que j'avais reçues du commandant de la marine à Rochefort me prescrivaient de me ranger sous les ordres du capitaine Raimbaud, commandant la corvette *la Biche*, auquel était confiée une petite division, composée du bâtiment qu'il montait et de deux bricks, *l'Espoir* et *le Milan*.

La division anglaise, chargée de bloquer l'embouchure de la Charente, avait été contrainte par un coup de vent de prendre le large. C'était une circonstance dont nos bâtiments légers et nos corsaires manquaient rarement de profiter. Aussi, laissant derrière nous les frégates, qui n'étaient pas encore prêtes, nous empressâmes-nous d'appareiller et de donner dans le Pertuis-d'Antioche, entre les îles d'Oleron et de Ré. *La Biche* marchait en tête, *le Milan* s'avançait au centre, et *l'Espoir* était le serre-file de la ligne. Nous n'allâmes guère au delà de la tour de Chassiron. La division anglaise se montra soudain au large de l'île de Ré. Le vent la favorisait : elle se couvrit de voiles, et laissa immé-

diatement arriver sur nous. Nous changeâmes de route, n'ayant plus d'autre objet que de regagner au plus vite le port. Une des frégates anglaises nous approcha cependant avec une telle rapidité, que nous eûmes les plus vives inquiétudes pour le brick *l'Espoir,* qui marchait fort mal. Il est bien certain que, si nous eussions été plus éloignés de la rade de l'île d'Aix, ce bâtiment serait tombé au pouvoir de l'ennemi, et nous aurait peut-être entraînés dans sa perte, car nous tînmes à honneur de rester près de lui pour protéger sa retraite. On peut faire la course avec succès quand on y emploie des bâtiments de marche supérieure : c'est ainsi que les Américains ont osé, dans un temps où le pavillon anglais couvrait littéralement les mers, envoyer leurs bricks et leurs corvettes jusque dans la Manche; mais que penser d'une époque maritime où l'on ne craignait pas de chercher des corsaires jusque dans le rebut de nos arsenaux? La frégate anglaise fit sur nous un feu épouvantable. Ce fut précisément ce qui nous sauva : elle tira si vite et si mal, s'enveloppa si maladroitement de sa propre fumée, que ses boulets, qui faisaient jaillir l'eau tout autour de nous, ne nous causèrent pas la moindre avarie. Nous allâmes reprendre le mouillage que nous avions quitté le matin même, et nous attendîmes une occasion plus favorable pour tenter une nouvelle sortie.

Je profitai de ce séjour forcé sur la rade de l'île

d'Aix pour exercer mon équipage, et pour établir à bord du *Milan* une discipline qui mît un terme à la familiarité des subordonnés envers les supérieurs. Ce dernier point fut le plus difficile à obtenir, car j'avais à faire à la fois l'éducation des officiers et celle des matelots. J'étais heureusement imbu des traditions d'une autre époque, et quoique naturellement fort porté à l'indulgence, fort ennemi des brutalités qu'on trouvait alors le moyen de concilier avec des actes de condescendance injustifiables, je ne voulais pas souffrir que le bâtiment, dont le commandement avait été remis entre mes mains, devînt une république à l'image de celle que la colère du ciel avait imposée à la France.

Un cruel événement vint, hélas! m'enlever le meilleur de mes auxiliaires. Mon jeune frère Durif, au moment où je l'avais fait embarquer sur *le Milan*, était encore souffrant des suites d'une maladie grave dont il avait été atteint pendant un voyage aux États-Unis. Les médecins étaient d'avis que le climat des tropiques contribuerait beaucoup à hâter sa guérison. La campagne que nous allions faire ne pouvait donc que lui convenir. La présence de mon frère à bord du *Milan* n'était pas seulement un grand bonheur pour moi, c'était aussi un grand secours. Durif n'en n'était pas à ses débuts : il avait déjà fait plusieurs croisières, et j'étais fier de la réputation qu'il s'était acquise, quoique bien jeune encore, parmi

nos camarades. Qu'on juge de mon désespoir, lorsque je vis tout à coup sa situation s'aggraver. Je me hâtai de le faire transporter à Rochefort, où résidaient à cette époque mon père, sorti des prisons de la Terreur, et la plupart des membres de ma famille. Les soins de la maison paternelle prolongèrent, pendant quelques jours, l'existence de mon frère : ils ne purent réussir à le sauver.

J'étais encore sous l'impression de ce grand chagrin, un des plus vifs que j'aie ressentis dans le cours d'une carrière à laquelle peu d'épreuves ont été épargnées, lorsque la division anglaise qui bloquait l'embouchure de la Charente s'éloigna de nouveau. Le capitaine de vaisseau le plus ancien fit signal à tous les bâtiments de mettre sous voile, et le 24 mai 1796 nous sortîmes du Pertuis-d'Antioche. Les frégates *la Cocarde*, *l'Harmonie*, *la Néréide*, *la Railleuse*, *l'Embuscade*, *la Coquille*, *la Sirène*, *la Décade*, et quatre ou cinq autres bâtiments dont les noms m'échappent, nous escortèrent jusqu'à la hauteur du cap Finistère. Là, tous ces bâtiments se partagèrent en petites divisions de deux ou trois navires, et chacun se sépara pour aller, suivant ses instructions, chercher fortune dans une direction différente.

CHAPITRE XIV.

La course sous le Directoire.

Nos trois bâtiments devaient s'établir en croisière sur la côte du Brésil, mais nos instructions étaient muettes sur la route que nous devions suivre pour nous y rendre. Le commandant de la division pensa que le chemin le plus long pourrait bien être, dans ce cas, le meilleur, et il se dirigea vers l'archipel des Açores. Si ce n'était point la route la plus habituelle pour aller en Amérique, c'était du moins celle qu'on suit presque invariablement pour en revenir. Ce n'était donc pas une mauvaise inspiration que d'aller se placer sur le passage des nombreux bâtiments que les vents alisés avaient dû conduire à la hauteur des Açores, et qui, de ces parages où règnent d'ordinaire les vents d'ouest, cinglaient probablement à pleines voiles vers l'Europe.

Le 3 juillet, nous étions en vue de Terceire. Le brick que je commandais ayant, malgré sa vétusté, un grand avantage de marche sur la corvette *la*

Biche et sur le brick *l'Espoir*, j'étais, depuis notre départ, chargé d'éclairer la route de la division. Marchant toujours en avant, ce fut moi qui fis la première prise. Je serrais d'aussi près que possible la côte sur laquelle s'élève la ville d'Angra, lorsque j'aperçus un brick de commerce portugais qui sortait sans défiance du port. Je lui coupai la route, et l'atteignis à une demi-lieue environ des batteries de la ville. Ce brick n'était pas une capture bien riche; nos équipages ne l'auraient pas cependant échangé contre un galion : il portait à la division anglaise qui surveillait les atterrages des Açores non pas des munitions de guerre, mais, ce qui n'est pas moins nécessaire au matelot anglo-saxon, d'abondantes et plantureuses munitions de bouche. Le marin français est de race plus frugale; il n'est pas pour cela insensible aux joies de la maraude. Je me hâtai donc de faire embarquer nos prisonniers dans la chaloupe du brick, et aussitôt que je les eus expédiés pour le port d'Angra, je laissai l'équipage du *Milan* faire main basse sur des provisions, qui, vendues par des Portugais à des Anglais, étaient, à ce double titre, de bonne prise. Quand le bâtiment capturé fut à peu près vide, j'y mis le feu, conformément aux instructions que nous avions reçues. Tel était encore un des mauvais côtés de notre situation maritime. Nos croiseurs pouvaient bien nuire au commerce ennemi, ils n'avaient jamais la

chance de s'enrichir. La plupart des navires dont nous nous emparions étaient à l'instant détruits, les autres retombaient presque infailliblement entre les mains des Anglais.

Dès que j'eus pu rejoindre *la Biche* et *l'Espoir*, je partageai consciencieusement avec nos compagnons les dépouilles du brick portugais. Je fis connaître au commandant de *la Biche* la position présumée de la division anglaise. D'après quelques lettres trouvées à bord de la prise, cette division devait être en ce moment mouillée sous l'île Sainte-Marie. Nous forçâmes de voiles toute la nuit pour nous éloigner de ce dangereux voisinage. Le vent était très-frais et des plus favorables. Avant que le jour parût, nous nous étions mis à l'abri de toute poursuite. Nous aperçûmes cependant au lever du soleil plusieurs bâtiments sur différents points de l'horizon; mais leur apparence dénotait plutôt des navires de commerce que des bâtiments de guerre.

Il était rare, à cette époque, qu'une voile en vue ne fût pas pour un navire français une voile ennemie. Le capitaine Raimbaud indiqua par signal au *Milan* et à *l'Espoir* les bâtiments à la poursuite desquels chacun de ces bricks devait s'attacher, et il se dirigea lui-même vers le navire qui semblait lui promettre la plus importante capture. Il ne s'était pas trompé : ce bâtiment, qu'il eut bientôt atteint, était un trois-mâts portugais, nommé *l'Endorina*. Il

venait du Brésil. Sa cargaison, composée de sucre, d'indigo et de cochenille, était évaluée à plus d'un million huit cent mille francs. On eût pu, je le crois, essayer de sauver une si belle prise en la dirigeant sur Cayenne; il est probable que *l'Endorina* y fût arrivée sans encombre. On préféra livrer le bâtiment aux flammes après l'avoir pillé. Ce pillage, exercé par des matelots peu disciplinés et presque tous ivres, ne fut profitable à personne. De pauvres passagers furent dépouillés de tous leurs effets et plus maltraités que s'ils fussent tombés au pouvoir de forbans. Si on leur eût témoigné plus de générosité, ils nous auraient probablement fait connaître en temps opportun ce qu'ils nous apprirent trop tard : c'est que, sous le chargement qu'on avait si indignement dévasté, étaient déposés des lingots d'or d'une valeur très-considérable.

Sur ces entrefaites, je m'étais emparé du navire que j'avais eu la mission de chasser. Ce bâtiment avait arboré les couleurs danoises, et prétendait ne pas être en guerre avec nous. Ne voulant pas me charger de décider une pareille question, je le pris à la remorque et le conduisis au commandant de la division. Ce dernier me prescrivit de le relâcher. Ce n'était pas malheureusement le compte de nos équipages, fort étonnés qu'un navire non français ne fût pas de bonne prise. Des murmures séditieux se firent entendre; le commandant fut accusé de s'être

laissé séduire dans un entretien qui n'avait eu aucun de nous pour témoin, et il fallut toute l'énergie de quelques officiers pour apaiser ce commencement de sédition.

Ce serait une grande erreur de croire que de pareilles déprédations exercées en haute mer aguerrissent les équipages. Rien ne peut au contraire avoir sur leur moral une plus fâcheuse influence. Les habitudes de pillage que les matelots contractent à ce métier, le butin qu'ils s'occupent d'amasser, le soin d'éviter la rencontre des bâtiments de guerre et de ne rechercher que celle des bâtiments de commerce, les disposent mal à des luttes honorables. Tout corsaire devient à la longue, et dans une certaine mesure, un *pirate*. Or, rien ne se bat moins bien qu'un forban.

Le bâtiment visité par *l'Espoir* était américain; il fut relâché, comme l'avait été le bâtiment danois. Deux jours après, nous nous emparâmes d'un autre navire portugais, auquel on mit encore le feu. La cargaison de ce bâtiment se composait de caisses de pâte de goyave et de fruits confits du Brésil. Cette nouvelle capture vint mettre le comble à l'abondance dont nous jouissions depuis notre passage devant Terceire. La guerre maritime, même quand on la fait dans les pires conditions, a, comme on le voit, ses bons jours.

Les vents continuaient de nous favoriser. Nous

eûmes bientôt dépassé les parages que parcourent les navires qui se rendent du Brésil en Europe. Le commandant de la division voulut alors hâter son arrivée au point de croisière que lui indiquaient ses instructions. Il prit le sage parti de se séparer du brick *l'Espoir*, dont la marche inférieure nous faisait perdre un temps précieux. Au bout d'une quinzaine de jours, nous eûmes connaissance de la côte du Brésil. Le commandant de *la Biche* me fit signal de m'approcher de terre. Je forçai de voiles, et j'aperçus bientôt, à peu de distance des brisants, une goëlette qui faisait tous ses efforts pour m'échapper. Je la poursuivis, et je m'en emparai avant qu'elle pût se jeter à la côte. Dès que je l'eus conduite au commandant Raimbaud, celui-ci la fit haler le long de *la Biche*. La curée commença sans qu'on songeât le moins du monde à l'équipage du *Milan*, qui avait bien quelques droits à sa part de dépouilles. Ce fut à qui se jetterait le premier à bord de la goëlette. On y trouva des sommes d'or assez considérables qui devinrent la proie de quelques effrontés pillards. Parmi eux, j'ai le regret de le dire, se firent remarquer des officiers qui ne craignirent pas, en cette occasion, de déshonorer leurs épaulettes. Quand on ne trouva plus rien à prendre, on mit, comme d'habitude, le feu à la goëlette, et nous fîmes route vers le sud.

Arrivés à la hauteur de la ville de Porto Seguro,

je reçus encore une fois l'ordre de me porter vers la terre pour la reconnaître. Les cartes de la côte du Brésil n'avaient pas à cette époque l'admirable précision qu'ont su leur imprimer les beaux travaux exécutés en 1819 par l'amiral Roussin. Je naviguais donc la sonde à la main, et en prenant les plus minutieuses précautions. Je découvris ainsi, à une assez grande distance du rivage, une chaîne de brisants qui s'étendait presque parallèlement à la côte. Au coucher du soleil, je ralliai la corvette, et je prévins le commandant du danger qu'il y aurait à prolonger de nuit nos bordées vers la terre, surtout lorsque le temps, très-chargé déjà, menaçait de devenir orageux. Mes conseils furent d'abord écoutés. Nous courûmes pendant quelque temps au large; mais à huit heures du soir nous fîmes de nouveau route pour nous rapprocher de la côte. Cette imprudence faillit nous coûter cher. J'en avais le pressentiment, et malgré l'étrange quiétude dont on me donnait l'exemple, je ne voulus pas résister plus longtemps à mes justes appréhensions.

Il était dix heures moins quelques minutes; je venais de donner l'ordre à l'officier de quart de virer de bord. Déjà la proue du bâtiment s'était détournée de la terre, lorsqu'une affreuse secousse arracha le gouvernail de ses gonds, et m'apprit que nous étions échoués. Nous laissâmes aussitôt tomber une ancre, dans la crainte que la houle, qui

battait en côte, n'empirât encore notre situation. Je fis mettre les embarcations à la mer, et je les envoyai sonder dans toutes les directions. Le brick était monté sur une roche presque plate et sans aspérités. La patte de l'ancre que nous avions mouillée dépassait de plusieurs pieds la surface de la mer, tandis que, sous la poupe, la sonde accusait sept brasses d'eau. Ce fut naturellement de ce côté que j'envoyai jeter une autre ancre, munie d'un fort grelin dont la chaloupe me rapporta le bout à bord. Dès que j'eus ce point fixe, je conçus l'espoir de faire descendre *le Milan* de la rampe qu'il avait gravie, et sur laquelle il se tenait immobile et droit, comme eût pu le faire un navire sur sa cale. Depuis plus d'un quart d'heure le cabestan se tordait sous l'effort de cent bras vigoureux, sans que le brick eût fait un mouvement. L'orage qui s'était lentement amassé à l'horizon, pendant les dernières heures du jour, éclata tout à coup avec la violence habituelle aux grains des tropiques. J'envoyai quelques hommes déferler la misaine. Cette large voile, exposée au vent, qui soufflait heureusement de terre, vint ajouter à nos efforts tout l'effort de l'orage. Le navire glissa lentement dans des eaux plus profondes, et en moins d'une minute, il se trouva complétement à flot. Je fis aussitôt roidir toutes nos amarres, le câble de la grosse ancre que j'avais mouillée la première, et le grelin de l'ancre

à jet sur laquelle nous venions de nous haler. Nous étions ainsi retenus de l'avant et de l'arrière. Étonné d'être sorti avec tant de facilité, et presque sans dommage, d'un aussi mauvais pas, je me serais bien gardé de tenter la moindre manœuvre avant le jour, de peur d'aller trébucher sur un nouvel écueil et de voir se fermer la porte de salut qu'une chance inespérée venait de nous ouvrir. La nuit ne fut pas pour cela entièrement perdue. Nous l'employâmes à mettre en place notre gouvernail, qui avait été seulement démonté, et dont les gonds étaient, grâce à Dieu, restés intacts. Pendant ce temps, les embarcations qui étaient allées exécuter des sondages tout autour de nous revinrent à bord du brick l'une après l'autre, et me rapportèrent des renseignements bien peu faits pour me rassurer. De tous côtés, elles avaient reconnu des pâtés de roches sur lesquels il n'y avait pas plus de quatre ou cinq pieds d'eau. Nul ne pouvait deviner par quel canal nous avions pénétré au milieu de ce labyrinthe, ni par quelle issue nous en pourrions sortir. Enfin le jour parut : je montai moi-même sur les barres de grand perroquet, et je commençai à explorer soigneusement l'horizon. Partout la décoloration de l'eau annonçait des écueils sous-marins. Sur un seul point, il ne me parut pas impossible qu'on pût trouver un canal plus profond. J'expédiai immédiatement un canot de ce côté. Le retour de cette embarcation confirma

mes conjectures ; mais l'officier me prévint que le canal, dont il avait constaté l'existence entre les récifs, était fort étroit, et que le vent régnant nous en ferait probablement manquer l'entrée. J'eus meilleur espoir : je fis orienter à l'avance toutes les voiles, et, dès que le bâtiment eut commencé à céder au vent, je donnai l'ordre de couper le câble de l'avant. Le brick continua de pivoter sur l'ancre qui le retenait encore de l'arrière, et bientôt je vis ses voiles se gonfler sous la brise. En ce moment, un coup de hache le délivra de sa dernière entrave. Il bondit comme un cheval dont la longe s'est rompue, et, suivant dans tous ses détours le mince ruban bleu qui serpentait à travers le récif, il se retrouva au bout de quelques minutes en pleine mer. Nous laissions deux ancres derrière nous; mais c'était une perte de peu d'importance, et tout à fait hors de proportion avec le danger que nous avions couru. Lorsque nous étions échoués pendant cette nuit terrible, j'aurais volontiers donné la moitié du brick à qui m'eût promis de sauver l'autre.

Dès que nous fûmes hors de ce dédale, je cherchai des yeux la corvette, dont nos signaux de détresse n'avaient pu jusqu'alors attirer l'attention. Je l'aperçus qui tenait le vent à près de deux lieues de nous et ne semblait pas faire de grands efforts pour se rapprocher de la terre. Je fis route immédiatement pour la rejoindre. Quelques heures après, j'é-

tais le long de son bord. J'avais le sentiment d'avoir été abandonné dans un péril où l'on m'avait follement engagé. Aussi me plaignis-je avec amertume de n'avoir point reçu de réponse aux signaux que je n'avais cessé de faire pendant toute la nuit. Ignorait-on que c'était sur un rivage ennemi que nous avions fait côte, et que dans ce naufrage c'eût été folie d'attendre aucun quartier des Portugais? En tous cas, l'abandon où l'on nous avait laissés était sans excuse, et ne pouvait que nous inspirer peu de confiance en nos compagnons. Le commandant de *la Biche* m'assura que sa corvette avait été, elle aussi, gravement compromise, qu'elle avait même talonné sur les roches, que, tout préoccupé de la tirer d'un danger imminent, il n'avait pu prêter attention à nos signaux, et songer, avant le jour, à s'enquérir de notre sort. Il sut ajouter à cette justification quelques propos flatteurs sur la manière dont je m'étais tiré d'une aussi rude épreuve. L'éloge, de quelque bouche qu'il vienne, est doux à un jeune officier. Je sentis peu à peu ma rancune s'évanouir, et je pris, sans trop d'hésitation, la main qu'on me tendait; mais je conçus dès lors une fâcheuse idée de l'avenir de notre croisière.

Depuis plusieurs jours, nous errions vainement de la baie de Tous-les-Saints à Porto Seguro. Aucun bâtiment ennemi ne s'aventurait hors du port. Le temps était très-beau et paraissait favorable pour

une descente. Le commandant de *la Biche* résolut d'aller chercher fortune à terre, puisque les flots restaient sourds à nos vœux. Nous avions remarqué un monastère situé sur une éminence et peu éloigné du bord de la mer. Les prisonniers portugais provenant de la goëlette que j'avais capturée désignaient cet édifice sous le nom de couvent de Santo Antonio. Ils attribuaient aux moines qui l'habitaient de fabuleuses richesses, et prétendaient que des millions de piastres, destinées à payer la rançon du roi de Portugal dans le cas où il viendrait à tomber entre les mains des Français, avaient été déposés, par la prévoyance de ce souverain, dans le trésor du couvent. Quelque ridicule que dût paraître cette absurde légende, elle n'avait point manqué d'obtenir un grand crédit à bord de nos bâtiments. Le commandant Raimbaud fit former une compagnie de débarquement de cent vingt hommes qu'il plaça sous les ordres des lieutenants en pied de *la Biche* et du *Milan*, et il me confia le soin de prendre les embarcations de ces deux bâtiments à la remorque. Je dus les conduire aussi près de terre que la sûreté du brick pouvait le permettre. Je ne vis pas sans inquiétude nos canots, lorsqu'ils eurent quitté *le Milan*, s'écarter de la direction que je leur avais indiquée. Au lieu de gouverner sur le monastère même, ils allèrent opérer leur descente à trois quarts de lieue plus au sud. Nos marins enfonçaient



à chaque pas dans un sable mouvant; ils furent bientôt épuisés de fatigue. Deux petites rivières, qu'ils durent traverser à gué, mirent la plupart de leurs armes hors de service. Malgré les recommandations et les avis des officiers, les matelots, peu habitués à ce genre d'expéditions, se servaient de leur fusil comme d'un bâton pour se soutenir contre le courant. Une petite avant-garde d'une dizaine d'hommes que commandait un des officiers du *Milan*, l'aspirant de première classe Michon, se trouvait seule en état de faire face à l'ennemi. Ce peloton d'élite avait pris les devants. Il rencontra trois moines montés sur de superbes chevaux. Nos gens les invitèrent en mauvais espagnol à s'approcher; les moines, comme on pense, se gardèrent bien d'en rien faire : ils tournèrent bride aussitôt et s'éloignèrent de toute la vitesse de leurs montures. On fit feu sur eux et l'on se mit à leur poursuite, mais on les eut bientôt perdus de vue. On ne put ramasser que l'énorme chapeau qu'un des *frayles* avait laissé tomber dans sa fuite. Quelques minutes plus tard, on faisait prisonnier le sacristain du couvent.

Ces coups de fusil tirés par l'avant-garde eurent de tristes conséquences. Ils jetèrent l'épouvante dans la colonne qui marchait sans ordre en arrière. Ce fut à qui s'enfuirait le plus vite vers les embarcations. L'avant-garde cependant était arrivée au pied du monastère. De la hauteur qu'il venait de gravir,

Michon aperçut la honteuse déroute de nos gens. Ainsi abandonné, il ne lui restait plus d'autre parti à prendre que de battre en retraite. Quelques Portugais s'étaient embusqués dans les broussailles. Ils ne cessèrent de harceler notre petite avant-garde, pendant qu'elle revenait sur ses pas. Trois de nos hommes furent blessés. Un d'eux avait eu la cuisse cassée d'un coup de feu; il fut massacré par les Portugais. Michon, avec un dévouement héroïque, l'avait soutenu jusqu'au dernier instant. Il ne l'abandonna que lorsque le blessé lui-même, se voyant perdu, se fut laissé glisser à terre et l'eut supplié de songer à sa propre sûreté.

Le nombre des ennemis était peu considérable, mais la peur avait fait de ces tirailleurs une armée. Lorsque notre avant-garde eut rejoint la colonne qui l'avait si lâchement compromise, les officiers s'étaient réfugiés à bord des chaloupes, sous prétexte de diriger le feu des petits obusiers qui armaient l'avant de ces embarcations. La majeure partie des hommes étaient encore à terre, criant à la trahison et ne sachant prendre aucun parti. L'arrivée de l'aspirant Michon fit cesser cette panique; il rallia quelques hommes et parvint à tenir les Portugais en respect. Pendant qu'il pourvoyait ainsi au salut de tous, un misérable, indigne du nom de Français, s'approcha du malheureux sacristain que l'avant-garde avait conservé comme otage, et à bout por-

tant lui tira un coup de fusil dans la tête. Cet acte infâme devait demeurer impuni. On ne voulut le considérer que comme une juste représaille du meurtre de notre compagnon, tandis qu'en réalité c'était un horrible assassinat.

Lorsque les embarcations eurent regagné *la Biche* et *le Milan*, les officiers se trouvèrent en butte aux accusations les plus graves. On prétendait que, pendant la déroute, ils étaient en tête des fuyards et que les coups de fusil tirés sur eux par leurs propres soldats n'avaient pu les arrêter. Toutes les versions les signalaient comme des traîtres. Le commandant Raimbaud, pour calmer l'irritation générale, annonça qu'il allait ordonner une enquête et qu'il ferait traduire devant un conseil de guerre tous ceux qui s'étaient mal conduits dans cette déplorable affaire; mais il se garda bien de tenir sa promesse. Il aurait eu trop de coupables à punir.

Deux jours après ce triste événement, je poursuivis et je capturai, au milieu des roches des Abrolhos, un magnifique trois-mâts anglais, *l'Indian-Trader*, armé de dix-huit canons du calibre de seize. Un brick portugais sorti de Fernambouc ne tarda pas à tomber également en mon pouvoir. Ce furent nos dernières prises. Nous ne pouvions plus nous promettre de captures dans des parages où notre présence avait été signalée sur tous les points de la côte. Notre eau et nos vivres allaient d'ailleurs s'épuiser.

Le commandant Raimbaud dut se résoudre à lever la croisière et à faire route pour le port de Cayenne, où nous entrâmes, le 10 septembre 1796, avec nos deux prises.

Ainsi se termina une campagne dans laquelle nous eussions pu, si les circonstances nous eussent favorisés, causer encore plus de mal à l'ennemi. Nous aurions eu tort cependant de nous plaindre de la fortune, puisqu'elle nous avait épargné la rencontre des croiseurs anglais, car jamais navires ne furent dans de plus méchantes conditions que les nôtres pour en venir aux mains avec un ennemi sérieux. Certes ce n'étaient point là les traditions dans lesquelles j'avais été nourri : la marine française cherchait autrefois les occasions de combattre bien plus que les occasions de piller; mais en 1796, se sentant impuissante à se préparer aux grandes luttes, elle sacrifiait pièce à pièce son matériel à moitié disparu. Si la France, au lieu de chercher l'abaissement de l'Angleterre dans la réalisation de projets chimériques, tels que l'expédition d'Irlande, se fût bornée à reconstituer patiemment la marine qu'elle avait détruite de ses propres mains, nul doute que quelque brillant succès ne fût venu bientôt encourager son zèle et provoquer de nouveaux efforts. Il fallait avant tout renoncer à cette guerre de moustiques qui ne pouvait qu'irriter inutilement le taureau. Ni nos fautes ni nos malheurs ne nous

avaient encore légué une situation irréparable. Dix ou douze ans plus tard, après Aboukir et Trafalgar, cette œuvre de régénération était devenue plus difficile. L'empereur Napoléon ne craignit pas cependant de la tenter, et ce fut une des grandes pensées de son règne. Les projets les plus simples sont encore ceux auxquels je reconnais le mieux le cachet du génie. Pour assurer l'équilibre du monde, je préfère (qu'on me pardonne cette prédilection du marin) la guerre d'Amérique à l'expédition de Moscou.

CHAPITRE XV.

Le premier combat. — Un ras de marée sur la côte de la Guyane.

La croisière à laquelle je venais de prendre part sous les ordres du capitaine de *la Biche* m'avait initié à quelques-uns des soucis du commandement : j'avais plus d'une épreuve encore à subir avant de pouvoir me flatter de les connaître tous. A notre arrivée à Cayenne, le commandant Raimbaud reçut l'ordre de rentrer en France, et je fus chargé de remplir une mission qui devait cette fois, grâce à de nombreuses péripéties, compléter à peu près mon éducation de capitaine. Il m'avait été prescrit d'aller reprendre, sur les côtes du Brésil, mon ancienne croisière, mais on m'avait en même temps donné pour passager le secrétaire du gouverneur de la Guadeloupe. L'ordre d'aller déposer ce passager à sa destination, détail en apparence insignifiant de la mission qui m'était confiée, ne tendait à rien moins qu'à en rendre l'accomplissement impossible. Il est facile de donner à

un capitaine des instructions, mais il faut certaines connaissances pour en donner qui ne tournent pas contre les intentions mêmes de celui qui les rédige. Les instructions que je reçus, œuvre de l'agent du Directoire, — c'est sous ce titre qu'on désignait alors les gouverneurs de nos colonies, — ne tenaient compte ni des vents alisés, ni des courants qui règnent dans cette partie de l'Atlantique. Elles m'obligeaient à faire trois cents lieues environ dans la direction du nord-ouest pour atteindre la Guadeloupe, et me condamnaient ainsi à retourner chercher au delà du tropique, et presqu'à la hauteur des Açores, des vents qui pussent me permettre de regagner vers l'est le terrain qu'on allait me faire perdre.

Ma traversée de Cayenne à la Guadeloupe fut prompte et facile. Le neuvième jour après mon départ, je pris connaissance de l'île de la Désirade. Il ne me restait plus qu'à éviter la rencontre de la croisière anglaise, qui se tenait d'ordinaire sous le vent de la Guadeloupe, et bloquait étroitement l'entrée de la Pointe-à-Pître. Il existait heureusement, sur la côte opposée de l'île, une autre baie connue sous le nom de port Mahault, dont l'accès était peu commode, mais dont le blocus était aussi moins rigoureux, par l'excellente raison qu'il était beaucoup plus difficile. Ce fut de ce côté qu'à la faveur de la nuit je dirigeai mon bâtiment. Dès que le jour parut, je donnai hardiment au milieu des récifs; bien



qu'un pilote fût venu à mon aide, je n'atteignis pas le fond de cette baie dangereuse sans m'être échoué deux fois sur les bancs de coraux dont le canal même est encombré. La corvette *la Vénus*, qui, quelques jours après nous, vint se réfugier à ce même mouillage, s'échoua comme *le Milan*. *La Vénus* n'en fut pas quitte, comme ce brick, pour un simple échouage : elle perdit sa fausse quille, démonta son gouvernail, et ne put se remettre à flot qu'après deux jours de travail. Tels étaient les mouillages que nous étions contraints de chercher depuis la guerre. Ce n'était pas sans une profonde répugnance que j'avais obtempéré à l'ordre de me rendre à la Guadeloupe. Je devais y retrouver, investis du commandement et des premiers emplois de la colonie, les persécuteurs de mon père, les membres du tribunal révolutionnaire de Rochefort. Le souvenir de leurs odieux jugements et du deuil dans lequel ils avaient plongé tant de familles, était encore trop récent pour ne pas faire bouillonner tout mon sang dans mes veines. La réception qui me fut faite fut des plus gracieuses. Malgré les offres séduisantes par lesquelles on essaya d'éveiller et de captiver mon ambition, je vis arriver avec joie le moment de quitter des parages où tout me rappelait des ressentiments que je n'ai jamais complétement oubliés.

Le 27 novembre 1796, je sortis de la baie Mahault. Mon premier soin fut de régler la ration d'eau qui



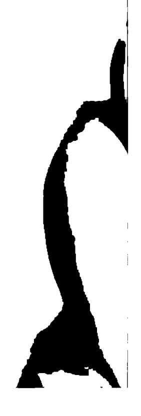
serait délivrée à chaque homme de l'équipage. J'avais une longue traversée en perspective : il fallait en prévoir les chances les plus contraires, et s'y préparer de bonne heure par une sage économie. Je venais de doubler l'île de la Désirade, lorsque j'aperçus deux frégates, qui se couvrirent à l'instant de voiles pour me donner la chasse. La brise était fraîche. Je jugeai bientôt que j'avais sur les bâtiments qui me poursuivaient un grand avantage de marche, et pour leur prouver ma confiance, je donnai l'ordre d'amener les perroquets. Cette manœuvre eut l'effet que j'en attendais : les frégates, découragées, levèrent la chasse, et me laissèrent libre de profiter de toutes les variations de la brise pour m'élever au vent de l'île d'Antigue. De ce point, je prolongeai ma bordée vers le nord jusqu'au delà du tropique, et je ne virai de bord que lorsque je me crus certain de pouvoir, en courant au sud, doubler l'île Fernando de Noronha. Cette île est située non loin de l'équateur, à une soixantaine de lieues des côtes du Brésil. Dès que je l'aurais dépassée, les vents devaient me porter en quelques jours sur le théâtre de ma première croisière. Des calmes fréquents retardèrent notre marche et nous laissèrent à la merci des courants. Nous comptions déjà quarante jours de mer. Mes observations me laissaient peu d'espoir de passer au vent de Fernando de Noronha, et je me serais estimé fort heureux si j'avais pu conser-

ver l'assurance de doubler le cap San-Roque, qui forme, vis-à-vis de Fernando de Noronha, l'extrémité du continent. Pour mettre le comble à nos ennuis, depuis que nous avions perdu de vue les deux frégates qui nous avaient poursuivis sous l'île de la Désirade, nous n'avions pas aperçu une seule voile. La mer était déserte, et les émotions mêmes d'une croisière ordinaire nous étaient refusées. Pendant que nous déplorions la stérilité de ce long voyage, un grand trois-mâts se montra tout à coup à l'horizon. Il était sous le vent. Nous laissâmes arriver pour le joindre; mais la brise était très-faible, et, sans le secours de nos avirons, nous ne l'eussions certainement pas atteint. La nuit survint avant que nous fussions par son travers. Pour essayer probablement de nous effrayer, ce navire mit en panne et fit paraître un feu à chaque sabord. Je voulus, avant tout, m'assurer que j'avais bien affaire à un bâtiment ennemi. Des fanaux placés dans le gréement d'une certaine façon constituent ce qu'on appelle, en temps de guerre, les signaux de reconnaissance; c'est le mot d'ordre auquel tout navire ami doit répondre. Le navire inconnu répondit à notre signal par toute sa volée. Nous étions prêts : le combat s'engagea et se prolongea pendant environ une heure et demie. L'obscurité rendait, des deux côtés, les coups fort incertains. Plusieurs boulets cependant vinrent frapper notre coque. Si ce bâtiment marchait

moins bien que nous, il portait, en revanche, des canons bien autrement redoutables que les nôtres. Les projectiles qui nous avaient atteints étaient du calibre de neuf. Les combats de nuit demandent des hommes aguerris; les matelots du *Milan* ne l'étaient pas encore. Étonné du ralentissement subit de notre feu, j'en voulus connaître la cause, et je m'aperçus que nombre de nos gens, profitant de l'obscurité pour abandonner leur poste, s'étaient sans vergogne cachés à l'abri de la chaloupe. J'étais bien sûr que la lumière du jour rendrait du cœur aux plus poltrons; aussi me décidai-je à suspendre un engagement dans lequel nous risquions de consommer fort inutilement toutes nos munitions. Notre adversaire continuait à fuir sous toutes voiles, cacatois et bonnettes dehors. Je me contentai de l'observer pendant le reste de la nuit. Dès la pointe du jour, nous reconnûmes un superbe négrier anglais, pavillon battant, armé de vingt-deux canons de 9.

Le lever du soleil fut le signal de la reprise du combat. Nous vînmes nous placer par le travers de l'ennemi; mais nous ne pûmes conserver longtemps cette position : deux de nos canons furent démontés, plusieurs de nos hommes reçurent des blessures graves. Profitant de la supériorité de notre marche, je manœuvrai pour me maintenir dans la hanche de ce rude adversaire, et je lui envoyai, tantôt d'un bord, tantôt de l'autre des volées entières, aux-

quelles il ripostait à peine par quelques coups isolés. Je le harcelai ainsi pendant plusieurs heures, sans pouvoir triompher de sa résistance ou le retarder dans sa fuite. La plupart de nos boulets ne traversaient probablement pas son épaisse membrure, et quatre cents coups de canon ne lui avaient encore causé que peu d'avaries. Je voulus en finir, et laissai arriver pour passer à poupe de l'ennemi. Le négrier imita notre manœuvre, et, par une arrivée presque aussi rapide que la nôtre, nous déroba sa poupe. Je serrai le vent; il le serra aussi, et me présenta le côté de sa batterie qui n'avait point encore tiré un seul coup de canon. Onze pièces chargées jusqu'à la gueule nous accueillirent presque à brûle-pourpoint par une effroyable volée de mitraille, de boulets ramés et de projectiles enchaînés deux à deux. Notre gréement fut haché. Le grand hunier, coupé d'une ralingue à l'autre, se trouva séparé en deux parties, qui flottaient en l'air comme deux tabliers. La nuit nous surprit avant que nous eussions réparé ces avaries. J'hésitais à continuer une poursuite qui nous avait déjà entraînés de vingt-cinq ou trente lieues dans l'ouest, mais j'éprouvais aussi beaucoup de répugnance à renoncer à une si riche capture. Un pareil bâtiment ne devait pas porter moins de cinq ou six cents noirs, et six cents noirs, c'était une fortune pour la colonie de Cayenne. Malheureusement, je conservais seul à bord l'espoir d'un suc-



cès si opiniâtrément disputé. Au plus chaud du combat, un de mes officiers, assez honnête garçon du reste, mais qui avait, ce jour-là, cherché dans des libations trop copieuses un surcroît de courage, s'était écrié que si nous nous entêtions à vouloir nous emparer de ce négrier, ce serait bien certainement le négrier qui finirait par nous prendre. J'avais dû envoyer aux arrêts dans sa chambre cet oiseau de mauvais augure; mais je ne pouvais me dissimuler que, dans la disposition générale des esprits, je serais peut-être mal secondé si nous en venions à l'abordage. C'était là cependant le seul moyen de terminer la lutte, puisque notre artillerie n'avait que trop montré son impuissance. Je finis donc par céder à des conseils importuns, et je fis orienter les voiles pour tenir le plus près. En quelques minutes, nous eûmes perdu de vue le bâtiment ennemi, qui continuait à courir vent arrière. Peut-être le parti que je me résignais à prendre était-il en effet le plus sage. Le négrier qui nous avait échappé se nommait *le Toscan*. Il tomba, quelques jours plus tard, au pouvoir de la frégate française *la Médée*, mais il ne se rendit qu'après avoir essuyé pendant deux heures le feu de cette frégate, et lui avoir mis dix-sept hommes hors de combat. Armé de vingt-deux canons de 9, et monté par soixante hommes d'équipage, il avait exercé un certain nombre de ses captifs à la manœuvre du canon, et avait trouvé, dans

l'emploi de ces auxiliaires, le moyen de servir ses pièces avec autant de rapidité et de précision qu'un navire de guerre.

Tel fut mon premier combat. J'en sortis avec la satisfaction d'un homme qui vient de subir une délicate épreuve, et qui sait que le sifflement d'un boulet ne lui fera pas peur. J'avais vingt-quatre ans, une expérience suffisante de la mer; il ne me manquait que cette grande consécration qu'on a, non sans raison, nommée le baptême du feu. Je venais de la recevoir sur le pont d'un bâtiment que je commandais. A dater de ce moment, mon éducation de marin était terminée; je pouvais me considérer comme l'égal des plus vieux capitaines, dans ce temps surtout où personne n'avait encore vieilli dans le commandement, et où des généraux de mon âge marchaient à la tête des armées.

Les vingt-quatre heures que j'avais employées à la poursuite du *Toscan*, la direction surtout dans laquelle ce navire m'avait entraîné, ne me laissaient plus guère de doutes sur l'impossibilité où je me trouverais de doubler à la bordée le cap San-Roque. Le 11 janvier 1797, j'aperçus la terre. C'était une côte très-basse, qui se prolongeait à perte de vue dans le sud-sud-est. Je m'en approchai avec précaution, jetant constamment la sonde, et dirigeant moi-même la marche du haut des barres de perroquet. Cette côte du Brésil m'était à bon droit suspecte; je

l'avais longée d'assez près dans notre précédente croisière, et j'avais remarqué les énormes erreurs qu'avaient commises les géographes lorsqu'ils en avaient tracé le contour. La pointe sur laquelle nous venions atterrir était le cap Toiro, situé à vingt-six milles environ dans le nord-nord-ouest du cap San-Roque. Je me décidai aussitôt à prendre la bordée du nord et à courir au large pendant quarante-huit heures. J'espérais qu'avec la brise très-fraîche qui régnait alors, et qui nous faisait filer continuellement de sept à huit nœuds, je pourrais doubler facilement, en revirant de bord, toutes les pointes saillantes de la côte. Mon désappointement fut complet. Lorsque, après cette longue bordée, je revis la terre, je reconnus, à mon extrême regret, la pointe que j'avais quittée il y avait quatre jours. Les courants m'avaient violemment entraîné dans l'ouest. Je n'ai, grâce à Dieu, jamais manqué de persévérance. Je recommençai donc à louvoyer de plus belle, et le 29 janvier, je parvins à reconnaître la pointe de Rio-Grande, qui se trouve à cinq lieues environ au sud du cap San-Roque. A partir de ce jour cependant, les vents devinrent de plus en plus contraires, les courants augmentèrent de vitesse. Il fallut renoncer à doubler le cap San-Roque, et, cette résolution prise, il ne me restait plus qu'à retourner à Cayenne.

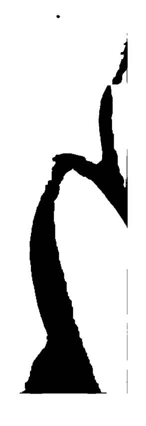
Je ne voulais pas revenir les mains vides, et j'eus la pensée d'aller m'établir en croisière sur la route

que suivent les navires qui, de San-Luis de Maranhao, se rendent aux embouchures du Para et du fleuve des Amazones. Il ne me fallut qu'une semaine de bon vent pour franchir les deux cent cinquante lieues qui me séparaient de cette partie de la côte d'Amérique. Le 13 février, je m'emparai d'une goëlette portugaise chargée de coton et de riz, que j'expédiai aussitôt pour Cayenne, sous le commandement d'un second chef de timonerie. J'eus soin que nos prisonniers fussent bien traités, et j'appris d'eux, grâce à ces ménagements, qu'un grand trois-mâts portugais armé de vingt-quatre canons de 8, et destiné aussi pour le Para, avait dû sortir de San-Luis peu de jours après la goëlette. Confiant dans son artillerie, ce bâtiment, dont la cargaison était d'une grande valeur, naviguait sans escorte. Nos prisonniers ne m'avaient pas trompé. Après deux jours d'attente, les vigies signalèrent l'apparition d'un magnifique trois-mâts qui cinglait sous toutes voiles vers l'entrée du Para. J'avais déguisé *le Milan* de façon à lui donner toute l'apparence d'un navire de commerce; je n'en mis pas moins le cap au large, pour ne pas effaroucher trop tôt une si belle proie, et je pris soin de gouverner de manière à ne laisser voir à l'ennemi que notre poupe, sans lui montrer nos sabords et notre artillerie. Le trois-mâts donna complétement dans le piége. Aussitôt qu'il nous eut dépassés, je revirai de bord et je courus sur lui. Au

premier coup de canon, il amena. Nous mettions nos embarcations à la mer pour l'amariner, lorsqu'un grain violent, accompagné d'une pluie torrentielle, vint nous assaillir. On ne se voyait plus de l'avant à l'arrière du bâtiment. Le trois-mâts portugais, qui avait mis en panne en même temps que nous, et qui attendait, victime résignée, l'arrivée de ses capteurs, trouva l'occasion bonne pour recouvrer sa liberté. Il laissa sur-le-champ arriver, et lorsque le grain fut passé, nous le vîmes qui fuyait devant nous à toute vitesse. Nous forçâmes de voiles aussitôt. Je n'avais aucune carte de l'entrée du Para; je distinguais par mon travers une double chaîne de brisants qui me séparait du navire que je poursuivais, et sur laquelle la mer déferlait avec force. Comment ce navire avait-il contourné une semblable barrière? C'est ce qu'il m'était impossible de découvrir. La sonde ne nous donnait plus que quatre brasses d'eau. A l'abri du récif se tenait l'ennemi échappé de nos serres, qui semblait, de ce poste de sûreté, guetter le moment où nous ferions naufrage. Il fallut nous résoudre à remettre le cap au large. Bien que le vent fût encore du travers, et que notre vitesse apparente fût de plus de cinq nœuds, je m'aperçus qu'au lieu d'avancer, nous étions entraînés en arrière. J'ordonnai, sans rien changer à notre voilure, de mouiller deux ancres à la fois. Nous vînmes aussitôt à l'appel de nos câbles : la sonde n'accusait plus

que dix-sept pieds d'eau; le brick, qui en tirait près de quinze, donna contre le fond deux forts coups de talon, qui arrachèrent le gouvernail de ses ferrures. Encore retenu par les cordes qui l'assujettissaient le long du bord, et poussé à chaque lame contre la poupe, cet énorme bélier eût défoncé le navire, si je ne me fusse empressé de m'en débarrasser. Ce sacrifice était nécessaire, mais il rendait le navire désormais impuissant à diriger sa marche.

La marée cependant ne tarda pas à monter. Au moment où nous avions touché, nous nous trouvions par trois brasses et demie d'eau. Cinq heures après, nous en avions plus de neuf. Il y avait grand intérêt pour nous à sortir le plus tôt possible de cette position équivoque; car, si nous n'avions pas mouillé précisément à l'instant où la mer était le plus basse, la prochaine marée nous laisserait sur un lit de roches, où nous courrions grand risque de rester jusqu'au jour du jugement dernier. Toutefois, il ne fallait pas nous éloigner de la côte sans avoir trouvé le moyen de suppléer à la perte de notre gouvernail. Un mât de hune plongé obliquement à l'arrière du navire, un affût de canon fixé à l'extrémité de ce mât, pour opposer à l'eau plus de résistance, nous servirent à guider *le Milan* dans sa marche, sinon avec la même sûreté qu'autrefois, du moins avec une précision qui me parut, à la rigueur, suffisante. Cependant, après une avarie aussi grave, je ne pou-



vais plus avoir d'autre ambition que de rentrer au port. Je me dirigeai donc sans retard, aidé des vents et du courant, vers les côtes de la Guyane.

Ces côtes sont en général très-basses, et bordées presque partout d'un épais rideau de palétuviers. Comprises entre deux des plus grands fleuves du monde, l'Orénoque et l'Amazone, arrosées par d'innombrables cours d'eau, elles doivent leur origine à des dépôts séculaires qui font chaque jour encore reculer l'Océan. La terre n'est pas en vue que déjà la sonde n'accuse plus que six ou sept brasses d'eau. Sur certains points, la mer déferle avec violence; on dirait un brisant. Sur d'autres, elle se soulève pesamment et sans force, comme une mer de bitume. Ces inégalités sont causées par la nature du fond. Dans le premier cas, la lame se heurte à des alluvions de vieille date; dans l'autre, elle remue une boue liquide qu'elle tient en suspension, et dont le poids l'apaise et l'alourdit. C'est sur ces bancs de vase molle qu'il faut avoir soin de jeter l'ancre quand on veut attendre la marée favorable pour donner dans le port. Sur les bancs de vase dure, on se trouve en péril dès que survient un de ces phénomènes, si fréquents pendant l'hivernage, qu'on appelle un ras de marée.

Le port de Cayenne n'est point d'ailleurs d'un accès facile. On n'y arrive que par un chenal étroit, dont la profondeur varie presque chaque année, et dans

lequel, par conséquent, il est impossible de s'engager sans pilote. Ce port reçut autrefois des frégates; en 1796, des corvettes y pouvaient à peine pénétrer. Il n'admet plus aujourd'hui que des bâtiments de quatorze ou quinze pieds de tirant d'eau. Il offre heureusement aux navires qui arrivent du large, ou qui viennent de doubler le cap d'Orange et l'embouchure de l'Oyapok, un excellent point de reconnaissance. C'est un rocher remarquable, élevé de cinquante mètres environ, qu'on aperçoit de huit ou dix lieues lorsque le temps est clair, et qui porte le nom de Grand-Connétable. Le Petit-Connétable est un autre rocher presque à fleur d'eau, séparé du premier par un canal d'un mille et demi à peu près de large. Outre ces sentinelles avancées, qu'on rencontre à vingt-cinq ou vingt-six milles dans le sud-est de Cayenne, l'entrée même du port est signalée par cinq îlots déjà visibles à quatorze ou quinze milles de distance : ce sont les îlots, ou, pour parle le langage des colonies, les *îlets* du Père et de la Mère, des Deux-Filles et du Malingre. Tel est l'ensemble des parages vers lesquels nous nous dirigions, traînant après nous le mât de hune et l'affût qui nous tenaient lieu de gouvernail.

Dès que nous eûmes dépassé les bouches de l'Amazone, je me crus au bout de mes peines. Notre gouvernail de fortune fonctionnait assez bien, et nous permettait non-seulement de marcher à peu près en

ligne droite, mais même, ce que j'aurais à peine osé espérer, de virer de bord. Le 21 février, je pris connaissance du cap d'Orange, pointe basse, couverte de palétuviers plus élevés que ceux des autres parties de la côte, qui forme, à vingt lieues environ dans le sud-est de Cayenne, la limite méridionale de l'embouchure de l'Oyapok. La nuit allait se faire lorsque nous arrivâmes en vue des îlots qui signalent les approches de Cayenne. Le temps avait très-mauvaise apparence, et j'hésitais à m'engager pendant l'obscurité dans des passes aussi difficiles. Nous nous préparâmes donc à serrer nos voiles et à mouiller une ancre pour attendre le jour. En ce moment, les hommes qui venaient de monter sur les vergues annoncent des brisants devant nous. Cet avis n'avait rien qui pût m'émouvoir. Nous courions vers le Petit-Connétable, et je savais qu'un banc presqu'à fleur d'eau s'étend à trente ou quarante mètres au nord de cet îlot. Je me contentai de faire mettre le cap un peu plus au large. On signale de nouveaux brisants sous le beaupré du brick. Je donne à l'instant l'ordre de mouiller. Notre ancre n'était pas encore au fond que déjà ces prétendus brisants nous avaient enveloppés : c'était un ras de marée qui se déclarait. Lorsqu'un de ces ouragans heureusement inconnus sur les côtes de la Guyane, bouleverse au loin l'Atlantique, l'agitation de la mer se propage comme une onde sonore jusqu'aux plages boueuses

de Cayenne et de Demerari. La vague, brusquement arrêtée, se dresse en mugissant. Je me trouvais pour la première fois en présence de ce redoutable phénomène. Le vent ne soufflait pas avec une très-grande force, et cependant la mer, blanche d'écume, grossissait de minute en minute. Les lames couvraient le brick de l'avant à l'arrière. J'avais fait mouiller une seconde ancre et condamner tous les panneaux, précaution sans laquelle nous eussions été submergés. Nos câbles tenaient bon, mais les ancres cédèrent peu à peu à cet énorme effort. Sans se rompre, elles tracèrent lentement leur sillon dans la vase. Bientôt nous nous trouvâmes par un fond moindre que notre tirant d'eau. Nous avions chassé de plus de trois milles. Notre échouage même ne nous arrêta pas; nous continuâmes à glisser sur le fond, toujours portés à terre par une force irrésistible. La nuit fut affreuse. Lorsque le jour parut, je voulus à tout prix m'arracher aux dangers de cette situation. Le brick *le Galibi* s'était jadis perdu dans les mêmes parages et dans des circonstances analogues. Un débris d'arbre enfoncé dans la fange avait traversé sa carène. Pour échapper à un pareil destin, j'eus d'abord recours aux moyens ordinaires. Je fis virer sur le câble de la première ancre que nous avions mouillée; l'ancre vint jusqu'à bord sans avoir déplacé le brick. *Le Milan* ne se détachait du fond que dans les soubresauts que lui imprimaient les masses d'eau qui me-

naçaient à chaque instant de l'engloutir. Je pris alors un parti désespéré : j'ordonnai de hisser et d'orienter les vergues des huniers, sans déferler encore aucune voile. Une amarre passant par un des sabords de poupe fut fixée sur le câble : c'est ce que les marins appellent *faire embossure.* A un signal donné, le câble fut coupé. Le brick, n'étant plus retenu que par sa poupe, céda lentement au vent et tourna sur lui-même.

Chacun, bien prévenu, se trouvait à son poste. Toutes les voiles tombèrent et se bordèrent à la fois. Aussitôt que le vent les gonfla, l'embossure fut coupée comme l'avait été le câble. Le bâtiment, couché sur le côté, tirait moins d'eau et glissait avec plus de facilité sur la vase. Nous n'avancions cependant que par une succession de mouvements convulsifs. La mer déferlait sur le brick comme sur un rocher, et les embruns atteignaient à la hauteur des hunes. Il avait fallu ouvrir les sabords pour faciliter l'écoulement des eaux, et tendre des cordes d'un bord à l'autre pour empêcher les matelots d'être emportés par les lames. Je n'ai vu de ma vie une lutte plus émouvante. Nous nous traînâmes ainsi pendant près d'un mille. Insensiblement la mer devint moins grosse, le fond augmenta, et nous pûmes faire route vers l'entrée de la rivière de Cayenne; mais il nous fut impossible de passer au large des îlets, et je dus jeter l'ancre sous l'îlet de la Mère. Le temps s'était

beaucoup embelli. Je ne savais pas alors que les redoutables ras de marée de la Guyane française augmentent de force avec le flot et s'apaisent en général avec le jusant. Le calme dont nous jouissions était dû à cette circonstance. Nous passâmes assez tranquillement la première moitié de la nuit. A deux heures du matin, au moment de la marée montante, le vent s'éleva de nouveau avec violence, la mer se gonfla, et les brisants reparurent de toutes parts autour de nous. Au jour, le ras de marée était dans toute sa force. Le brick ne tarda pas à chasser. Je fis mouiller une seconde ancre, notre dernière ressource, après avoir pris soin d'y ajouter, pour en augmenter le poids, deux de nos canons amarrés en croix. Cette ancre ne suffit pas pour nous arrêter. En chassant, le brick vint en travers :

. . . . Proram avertit et undis
Dat latus. . . .

Une vague énorme se dressa sur son flanc, prête à l'ensevelir. Les deux câbles cassèrent à la fois. Le bâtiment, n'ayant plus rien qui pût le retenir, présenta sa poupe à la lame et courut s'échouer sur la vase.

Dans cette position, il n'en continua pas moins à s'avancer vers la côte avec une grande vitesse, se frayant sans peine un passage à travers la boue, presque aussi liquide que l'eau de ces parages. Il

ne s'arrêta que lorsqu'il se trouva enfoncé au milieu des palétuviers. A la basse mer, nous n'avions plus que huit pieds d'eau autour de nous. Le bâtiment avait fait son lit dans la vase, et il ne me restait plus pour le retirer de cette couche immonde ni une ancre, ni un câble. Je me décidai à envoyer un officier réclamer des secours à Cayenne. Deux jours après, nous vîmes arriver une canonnière qui nous portait deux ancres et deux câbles. Malheureusement, quand vint le moment du flot, le ras de marée reprit une nouvelle force. La canonnière chassa, et pour se maintenir elle ne crut pouvoir mieux faire que de jeter au fond les deux ancres qui m'étaient destinées. Pendant quelque temps, elle fit ainsi tête à l'orage; mais elle eût été infailliblement submergée, si elle eût persisté à braver des lames dans lesquelles tout son avant disparaissait à chaque coup de tangage. Elle fila donc ses câbles par le bout et alla se réfugier dans la rivière de Mahuri. Je restai encore une fois livré à mes seules ressources. Je ne désespérai pas néanmoins de sortir à mon honneur d'une position qui eût peut-être découragé plus d'un marin. Je commençai par repêcher avec des peines infinies, dans la vase gluante où ils s'étaient enfoncés, les câbles que la canonnière avait abandonnés. Cette première opération demanda trois jours de recherches. Je n'essayerai pas de décrire les travaux d'Hercule, les efforts incroyables

au prix desquels nous parvînmes à remettre *le Milan* à flot. J'ignore comment j'ai pu résister à tant de fatigues. Depuis près d'un mois, je ne m'étais pas couché. Voilà pourtant les épreuves auxquelles le marin voue sa vie? La responsabilité demeure éternellement suspendue sur sa tête; l'écueil l'attend jusqu'à l'entrée au port. Il n'est point d'autre carrière où l'on ait ainsi son honneur et sa réputation constamment en jeu : un médecin ne sauve pas tous ses malades, un avocat ne gagne pas toutes ses causes, le meilleur général a perdu plus d'une bataille; le marin, lui, doit être infaillible jusqu'au dernier jour, car il n'est pas de malheur ou d'erreur dont on ne songe à lui faire un crime.

Le moment arriva enfin où nous pûmes donner dans la rivière de Cayenne. Le brick ne faisait pas plus d'eau qu'avant son départ de Rochefort; mais l'agent du Directoire, assez bienveillant pour compter sur mon activité, voulut me donner un nouveau témoignage de sa confiance. Il remplaça *le Milan*, qu'il jugeait, dans son état de vétusté, peu propre à tenir la mer, par une goëlette armée de seize canons de 6, qu'il venait d'acheter à des Américains. Cette goëlette, nommée *la Légère*, avait eu, sous ses premiers maîtres, une grande réputation de marche; mais alors elle ne portait pas sa redoutable artillerie. Une croisière dans la mer des Antilles fixa mes incertitudes à son égard. J'avais rarement vu un

bâtiment d'une marche plus médiocre et plus dépourvu de stabilité. Ce fut cependant avec un pareil navire qu'on me chargea d'aller porter des dépêches importantes en France.

En passant au vent des Antilles, je rencontrai une division de bâtiments de guerre anglais. Trompés probablement par les formes de *la Légère*, ces bâtiments ne parurent pas soupçonner notre nationalité, ils continuèrent à courir vent arrière. Je fis naturellement tous mes efforts pour m'écarter de la direction qu'ils suivaient. J'avais pris la bordée du sud. Il ventait très-grand frais. La goëlette, sous le poids de son immense voilure, était envahie par l'eau, qui submergeait jusqu'à la ceinture les marins placés aux écoutes. Tant que les bâtiments anglais ne furent pas sous le vent, c'est-à-dire dans l'impossibilité de nous poursuivre, je continuai à conserver cette voilure dangereuse : j'aimais cent fois mieux m'exposer à chavirer qu'à être pris. Aussitôt que l'ennemi fut hors de vue, je revirai de bord et je gouvernai vers l'archipel des Açores.

Notre passage au milieu de cet archipel fut pénible. Nous étions au mois d'août, c'est-à-dire dans la saison où de grandes brises d'est règnent assez fréquemment. Des coups de vent successifs allongèrent désagréablement notre traversée. Lorsque nous parvînmes à l'entrée du golfe de Gascogne, nous aperçûmes un grand nombre de navires, parmi

lesquels se trouvaient plusieurs bâtiments de guerre. Aucun d'eux ne se dérangea de sa route pour nous donner la chasse. L'apparence toute américaine de la *Légère* valait presque un sauf-conduit. Nous atteignîmes ainsi la hauteur des côtes de Portugal. Là, nous fûmes enveloppés d'une brume tellement épaisse, que nous aurions passé inaperçus au milieu d'une escadre. Ce brouillard se dissipa au coucher du soleil, et les premières clartés qui se firent autour de nous nous montrèrent, à très-petite distance, une frégate sur laquelle nous gouvernions sans nous en douter. Nous serrâmes le vent aussitôt. Ce brusque changement de route éveilla les soupçons de la frégate : elle se couvrit de voiles et manœuvra pour nous joindre. Elle n'y eût certainement pas manqué, si une nuit des plus noires ne fût venue à notre secours. Je fis fausse route, et je réussis à faire perdre à l'ennemi notre trace. Je me félicitais déjà du succès de mes combinaisons, lorsque les vigies annoncèrent devant nous un autre bâtiment courant dans une direction à peu près opposée à celle que nous suivions. Ce bâtiment nous dépassa, mais presque aussitôt après il vira de bord, et gouverna sur nous en faisant feu de ses canons de chasse. Nous lui ripostâmes de nos deux canons de retraite. Le circuit que ce navire avait dû faire pour venir se placer dans nos eaux, m'avait parfaitement permis de reconnaître qu'il n'avait que

deux mâts. C'était donc un ennemi à peu près de notre taille: mais il marchait beaucoup mieux que *la Légère*, et nous suivait sans peine avec ses seuls huniers. Nous passâmes la nuit à escarmoucher. Au point du jour, nous nous serrâmes de plus près, et nous nous envoyâmes réciproquement une bordée de toute notre artillerie, en arborant simultanément nos couleurs. Qu'on juge de notre étonnement : nous portions tous les deux le pavillon français! Après nous être mutuellement informés du mal que nous nous étions fait pendant notre engagement nocturne, nous apprîmes avec satifaction, ce qui ne faisait pas grand honneur, il faut bien le dire, à nos canonniers, que tout le dommage se bornait à quelques cordes coupées de part et d'autre. Ce brick, à l'étourderie duquel nous devions une nuit blanche, était un corsaire de Nantes, nommé *la Marie-Anne*. Le capitaine de ce corsaire me parut se faire de grandes illusions sur la marche de son bâtiment. Il me pria de vouloir bien, à mon arrivée en France, publier le récit de notre rencontre, sans omettre surtout l'avantage de marche que *la Marie-Anne* avait eu sur *la Légère*. Malheureusement marcher mieux que *la Légère* n'était pas une raison pour ne pas trouver ailleurs son maître. Deux mois plus tard, j'apprenais que la frégate anglaise *la Doris*, aux poursuites de laquelle l'obscurité de cette nuit nous avait dérobés, s'était emparée du corsaire *la*

Marie-Anne après quelques heures de chasse. J'avais cependant prévenu le trop confiant capitaine de la présence de ce bâtiment de guerre, et je lui avais conseillé d'abandonner pour quelque temps son point de croisière; mais il se croyait plus rapide que toutes les frégates de la marine britannique, et il fut victime de son outrecuidance.

L'atterrage sur les côtes de France était toujours le moment critique de nos traversées. C'était là que nous rencontrions l'ennemi en force et aux aguets. Nous n'avions quelques chances de lui échapper qu'en profitant, pour venir chercher nos ports, des coups de vent d'ouest et de sud-ouest qui obligeaient les divisions anglaises à prendre le large. J'arrivais cette fois à l'entrée de la Charente avec un temps admirable : je craignais à chaque instant d'entendre les vigies annoncer la présence de quelque voile ennemie. Il n'en fut rien, je donnai tranquillement dans le Pertuis-d'Antioche, et la nuit commençait à se faire lorsque je jetai l'ancre sur la rade de l'île d'Aix. Là j'appris d'où venait notre bonne fortune : la frégate anglaise *l'Artois*, en poursuivant la petite goëlette française *la Charlotte*, s'était trop approchée de la pointe de la Baleine; elle y avait talonné et s'était défoncée en peu d'instants sur les roches. Une autre frégate était accourue, avait sauvé l'équipage, et, n'ayant point probablement assez d'eau ou de vivres pour ce double effectif, avait aban-

donné la croisière. C'est ainsi que *la Légère* avait trouvé le passage libre. A quoi tient le sort du marin, et n'est-il pas vrai, comme l'a dit le poëte, « qu'il y a une marée dans les affaires des hommes ? »

Je venais de tenir la mer pendant quarante-cinq jours avec une méchante goëlette qui n'avait ni force ni vitesse, j'avais rencontré plusieurs bâtiments de guerre, et certes le hasard, bien plus que mon mérite, m'avait sauvé de leur poursuite. Le succès de ce voyage fut cependant interprété en ma faveur : je passai pour un capitaine habile, quand j'aurais dû surtout passer pour un capitaine heureux.

La Légère, malgré le rapport peu favorable que je fis sur ses qualités, ne fut pas désarmée. J'en remis le commandement à un jeune officier de beaucoup de mérite. Je lui indiquai les précautions qu'il devait prendre dans le cours de sa navigation, et je l'engageai à ne pas se fier à la coquette apparence de ce joli navire, qui chancelait sous le poids de son artillerie. Il semblait que j'avais le pressentiment du triste sort réservé à mon successeur : quelques mois après, *la Légère* chavirait à l'entrée de la Loire. J'avais donc plus d'un motif de remercier mon heureuse étoile, qui, malgré mille traverses, ne m'avait pas abandonné un instant dans le cours de cette pénible campagne.

Quoi qu'il en soit, c'est un triste métier que celui auquel une infériorité numérique hors de toutes

limites condamnait alors notre marine. A moins d'avoir des bâtiments infiniment supérieurs à ceux de l'ennemi, circonstance rare, et qui ne s'est présentée qu'une fois, — pendant la seconde guerre que les États-Unis ont faite à l'Angleterre, — on est à peu près certain de faire ainsi détruire sa marine en détail. Le P. Hoste l'a très-judicieusement observé, il y aura bientôt deux cents ans : « Il n'en est pas de même des engagements sur mer et des combats de terre. Une armée, quand elle est inférieure en force, se retranche, occupe des postes avantageux, se couvre par des bois et des rivières, suppléant ainsi à la force qui lui manque; mais sur mer il ne peut y avoir d'autre avantage que celui du vent, et le vent est chose trop inconstante pour qu'on y puisse compter. Une flotte est comme une armée surprise en rase campagne, qui n'aurait ni le temps ni les moyens de se retrancher. Je pense qu'il serait difficile à cette armée de prendre un bon parti, si elle était de beaucoup inférieure à l'ennemi. » Ce que le P. Hoste disait d'une flotte, nos dernières guerres maritimes ont prouvé qu'on peut le dire avec non moins de raison de divisions détachées.

Il me reste plus d'une croisière à raconter encore et plus d'un enseignement utile à en tirer. Mon histoire à cette époque est à peu près celle de toute la marine française. Puissent ces récits sincères, en

montrant qu'il n'y a guère plus de profit que d'honneur à *écumer les mers*, nous ramener aux saines traditions du temps de Louis XVI, et nous faire enfin comprendre la nécessité d'avoir une grande marine ou de n'en pas avoir !

FIN DU PREMIER VOLUME.

TABLE DES MATIÈRES

DU PREMIER VOLUME.

FIN DE LA TABLE DU PREMIER VOLUME.

PARIS. — IMPRIMERIE DE CH. LAHURE ET Cie
Rues de Fleurus, 9, et de l'Ouest, 21

